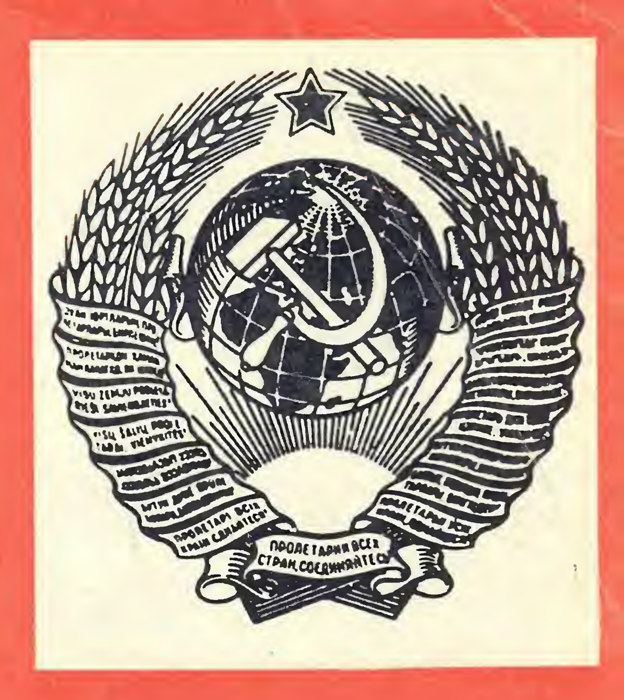
50 лет

Союзу
Советских
Социалистических
Республик



За рулём 12



онациональный советский народ встречает 50-летие образования СССР могучим, монолитно сплоченным, уверенно и целеустремленно идущим под руководством Коммунистической партии вперед, по пути, намеченному ее Программой, XXIV съездом КПСС.

Из Постановления ЦК КПСС

«О подготовке к 50-летию образования Союза Советских Социалистических Республик.

БРАТСКИЙ СОЮЗ



М. ГЕОРГАДЗЕ,
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР

Рабочий класс, колхозное крестьянство, трудовая интеллигенция, все народы нашей советской Родины в обстановке огромного трудового и политического подъема готовятся отметить замечательный праздник — 50-летие образования Союза Советских Социалистических Республик. По своей политической значимости и социально-экономическим последствиям создание Союза ССР занимает выдающееся место в истории Советского государства. В нем нашла свое яркое воплощение победоносная сила марксизма-ленинизма, идей пролетарского интернационализма. Образование многонационального государства рабочих и крестьян явилось результатом революционного творчества всех советских народов под руководством Коммунистической партии.

Весь полувековой опыт Союза ССР убедительно свидетельствует о том, что ленинская национальная политика одержала выдающуюся победу.

Образование и успешное развитие СССР, имеющее огромное международное значение, стало важной вехой в социальном прогрессе всего человечества. Советский опыт решения национального вопроса получил мировое признание, оказывает неоценимую помощь всем борцам за социальное и национальное освобождение.

Перенесемся мысленно на полвека назад, перелистаем в памяти страницы истории, чтобы ощутить ту атмосферу, в которой закладывались основы объединения республик в единый Союз, в которой развивалась и крепла дружба народов.

В ожесточенных боях Красной Армии за Советскую власть, в вооруженной борьбе против интервентов и белогвардейцев укреплялся союз рабочего класса и крестьянства, упрочивалось интернациональное единство и братство трудящихся. Уже в ходе гражданской войны, в первые годы мирного строительства социализма советским республикам приходилось сталкиваться с задачами, решать которые можно было только сообща. И молодые советские республики устанавливали все более тесные отношения дружбы и взаимопомощи, сплачивались вокруг РСФСР, которая явилась своего рода прообразом Союза ССР.

В 1920 году РСФСР и Украина заключили договор, предусматривающий их сотрудничество в области военно-оборонной и хозяйственной деятельности. В 1920—1921 годах такие же двусторонние договоры были подписаны Советской Россией с Белоруссией и республиками Закавказья.

В декабре 1922 года VII Всеукраинским съездом Советов единогласно была принята Декларация, в которой говорилось, что «VII Съезд Советов в полном согласии с желаниями и волей трудящихся Украины обращается к рабочим и крестьянам России, Украины, Белоруссии, Грузии, Армении и Азербайджана с братским предложением немедленно приступить к оформлению уже ныне фактически существующего Союза Советских Республик».

Атмосфера воодушевления и энтузиазма царила на съездах Советов Белоруссии и Закавказья, где посланцы трудового народа также единодушно высказались за образование Союза ССР.

26 декабря 1922 года собрался X Всероссийский съезд Советов, который принял решение об объединении на принципах добровольности и равноправия РСФСР, УССР, БССР и ЗСФСР в единое союзное государство.

Прошло четыре дня, и 30 декабря 1922 года начал работу Первый Всесоюзный съезд Советов.

С большим подъемом делегаты избирают почетным председателем съезда Владимира Ильича Ленина. В. И. Ленин не имел возможности в связи с болезнью принять участие в работе съезда. Но его идеи братской дружбы и тесного сотрудничества народов были главными идеями съезда.

Имя В. И. Ленина неотделимо от создания Союза ССР. Творчески развивая положения К. Маркса и Ф. Энгельса по национальному вопросу, В. И. Ленин разработал принципы национально-государственного строительства в условиях диктатуры пролетариата. Он непосредственно направлял процесс становления социалистической государственности, оказывал большую помощь коммунистам всех республик.

Ленинский план объединения республик в единый Союз на основе добровольности и равноправия одержал полную победу. На I Всесоюзном съезде Советов утверждаются Декларация и Договор об образовании Союза Советских Социалистических Республик, документы большого исторического значения.

Итоги работы съезда нашли горячую поддержку у миллионов трудящихся всех национальностей. В Центральном государственном архиве Октябрьской революции бережно хранятся материалы, из которых видно, как на протяжении многих месяцев по адресу «Москва, Совнарком, Ленину» или «Москва, ЦИК СССР» шли и шли письма, телеграммы, резолюции, горячо приветствовавшие образование СССР.

В процессе построения социализма постепенно складывались благоприятные условия для дальнейшего развития национально-государственного строительства Союза ССР. В 1924 году образованы Туркменская и Узбекская, а в 1929 году — Таджикская советские социалистические республики. В 1936 году Казахская и Киргизская автономные республики преобразованы в союзные. В этом же году Азербайджанская, Армянская и Грузинская республики, ранее объединявшиеся в Закавказскую СФСР, непосредственно вошли в состав СССР. Политическое развитие наций и народностей нашло свое выражение также в образовании автономных республик, автономных областей и национальных округов.

Конституция СССР 1936 года отразила победу социализма в нашей стране, законодательно закрепила основы социальной и государственной организации социалистического общества, тесного сплочения советских народов.

Знаменательными событиями в жизни нашего многонационального государства явились воссоединение украинского народа в 1939—1945 годах и воссоединение белорусского народа в 1939 году. В ходе революционной борьбы восстановили советскую государственность трудящиеся Латвии, Литвы, Эстонии, и в 1940 году три новые республики вошли в Союз ССР. В результате воссоединения молдавского народа Молдавская АССР была преобразована в союзную республику.

В едином многонациональном Советском государстве сегодня пятнадцать союзных, двадцать автономных республик, восемь автономных областей и десять национальных округов. На многолетнем жизненном опыте все народы страны убедились, какие богатые плоды

Окончание — на стр. 5

ЗА НАШУ СОВЕТСКУЮ РОДИНУ!
За рулём
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОСААФ СССР
12 ДЕКАБРЬ 1972
ИЗДАЕТСЯ С 1928 ГОДА

ОГРОМНЫЙ ТРУДОВОЙ И ПОЛИТИЧЕСКИЙ ПОДЪЕМ, С КОТОРЫМ ТРУДЯЩИЕСЯ ВЫПОЛНЯЮТ НАЧЕРТАННЫЕ СЪЕЗДОМ ПЛАНЫ, С НОВОЙ СИЛОЙ ДЕМОНСТРИРУЕТ МОРАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКОЕ ЕДИНСТВО НАШЕГО ОБЩЕСТВА, МОНОЛИТНУЮ СПЛОЧЕННОСТЬ ПАРТИИ И НАРОДА, НЕРУШИМУЮ ДРУЖБУ И БРАТСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ВСЕХ НАРОДОВ ВЕЛИКОГО СОВЕТСКОГО СОЮЗА





РСФСР. Величайшая стройка современности — КамАЗ. Здесь на площадке в 100 квадратных километров день и ночь трудятся представители всех республик Советского Союза.



УССР. Новыми конструкторскими разработками отмечают юбилейный год работники головного конструкторского бюро по автобусам во Львове.



БССР. О том, как наши воины, военные водители защищали Союз Советских Социалистических Республик в годы войны, рассказывают сегодня молодежи ветераны боев, активисты ДОСААФ.





КАЗАХСКАЯ ССР. В год 50-летия СССР механизаторы и водители республики собрали богатый урожай зерновых.





УЗБЕКСКАЯ ССР. Тысячи юношей обучаются шоферскому делу в клубах оборонного Общества.

СОВЕТСКИЙ СОЮЗ ОЛИЦЕТВОРЯЕТ СОБОЙ НЕБЫВАЛЫЕ РАНЕЕ В ИСТОРИИ ОТНОШЕНИЯ ЕДИНСТВА И ДРУЖБЫ СВОБОДНЫХ НАРОДОВ. ЭТА ДРУЖБА — ОДНО ИЗ ВЕЛИЧАЙШИХ ЗАВОЕВАНИЙ СОЦИАЛИЗМА, МОГУЧАЯ ДВИЖУЩАЯ СИЛА СОВЕТСКОГО ОБЩЕСТВА, НЕИССЯКАЕМЫЙ ИСТОЧНИК ТВОРЧЕСКОГО СОЗИДАНИЯ ТРУДЯЩИХСЯ ВСЕХ НАЦИОНАЛЬНОСТЕЙ СССР ВО ИМЯ САМОЙ БЛАГОРОДНОЙ ЦЕЛИ — ПОСТРОЕНИЯ КОММУНИЗМА







ГРУЗИНСКАЯ ССР. Надзор за движением транспорта на дорогах республики ведут вертолеты.



АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ ССР. Нефть — исходный продукт для получения бензина и масел — добывают здесь со дна моря.





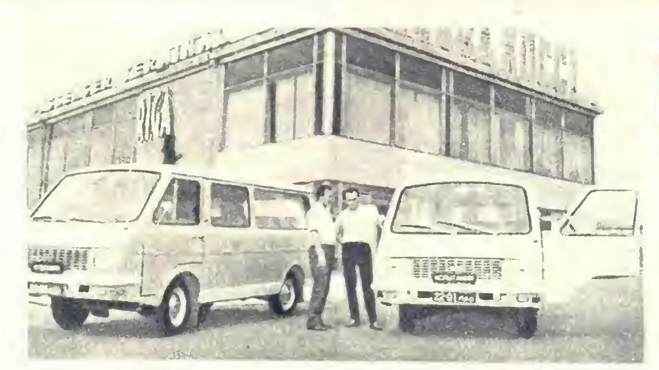


ЛИТОВСКАЯ ССР. В широких масштабах развивается служба быта. Среди предприятий автосервиса успешно действует передвижная служба автосервиса Волжского автозавода.



МОЛДАВСКАЯ ССР. Этап чемпионата мира по мотокроссу на Кишиневской трассе проходит чуть ли не каждый год.







ЛАТВИЙСКАЯ ССР. На строящемся в Елгаве новом заводе будут выпускать такие микроавтобусы «РАФ-2203».



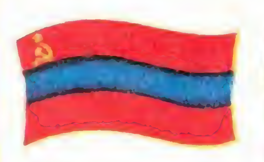
БЛАГОДАРЯ ГОСУДАРСТВЕННОМУ ЕДИНСТВУ СОВЕТСКАЯ РОДИНА СМОГЛА СОЗДАТЬ НЕСОКРУШИМУЮ ОБОРОННУЮ МОЩЬ, НАДЕЖНО ОБЕСПЕЧИВАЮЩУЮ СВОБОДУ И НЕЗАВИСИМОСТЬ НАРОДОВ, УСЛОВИЯ ДЛЯ ИХ МИРНОГО СОЗИДАТЕЛЬНОГО ТРУДА



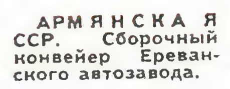
КИРГИЗСКАЯ ССР. На заводе «Киргизавтомаш» идет сборка машин.



ТАДЖИКСКАЯ ССР. Многие сотни километров шоссейных дорог соединили города горной республики.







АРМЯНСКАЯ ССР. Сборочный конвейер Ереванского автозавода.



ЭСТОНСКАЯ ССР. Гоночные автомобили «Эстония» на таллинской трассе.





ТУРКМЕНСКАЯ ССР. У здания Президиума Академии наук республики в Ашхабаде.

Окончание. Начало — на стр. 1

дает сплочение их в Союз Советских Социалистических Республик.

Разве могли бы в одиночку, например, народы Узбекистана, Киргизии, Таджикистана, Туркмении, Казахстана, где вплоть до победы Октября господствовал феодальный и патриархальный строй, в такой сравнительно малый исторический срок преодолеть вековую экономическую и культурную отсталость, нужду, голод, болезни? Конечно, нет! Именно концентрация средств и усилий всей страны, обмен материальными и духовными ценностями, взаимопомощь советских народов, и в первую очередь щедрая помощь великого русского народа позволили создать во всех республиках высокоразвитую промышленность и крупное механизированное сельское хозяйство, поднять благосостояние людей.

Ныне буквально во всех республиках созданы многие современные отрасли промышленности — электроника и радиотехника, машиностроение и станкостроение, горная металлургия и электротехника.

В сравнении с 1922 годом — годом образования СССР — национальный доход страны увеличился более чем в 100 раз, вся продукция промышленности возросла более чем в 300 раз. На карте СССР появилось 900 новых городов. На месте феодальных и полуфеодальных окраин царской России выросли многочисленные промышленные центры, благоустроенные города и села.

Достижения СССР, плоды братской дружбы можно показать и на примерах автомобилизации. 50 лет назад, когда образовался Союз Советских Социалистических Республик, наше народное хозяйство располагало двумя недостроенными автопредприятиями и двумя-тремя десятками полукустарных мастерских. Производства автомобилей практически не было. Теперь только за три квартала юбилейного 1972 года выпущено 439 тысяч грузовых, 528 тысяч легковых автомобилей и 39 тысяч автобусов. В стране действуют двадцать три автомобильных, девять мотоциклетных, пять моторных заводов, многочисленные специализированные предприятия. На территории РСФСР размещены первенцы советского автомобилестроения — ЗИЛ и ГАЗ, новый гигант — Волжский автомобильный, заводы имени Ленинского комсомола, Ульяновский, Уральский и другие.

Мощные грузовики изготовляют два замечательных предприятия Белоруссии — МАЗ и БелАЗ. Украинские города Киев, Запорожье, Львов, Кременчуг, Луцк поставляют мотоциклы, малолитражки, автобусы, тяжелые грузовики. Производство автомобилей налажено в Грузии, Латвии, Армении.

Известна своими автомобилями и мотоциклами столица Удмуртии — Ижевск. На территории Татарии, в Набережных Челнах, развернулось гигантское строительство Камского автомобильного завода, собравшее представителей более 40 национальностей страны и ставшее подлинной школой дружбы народов.

Автомобильный транспорт стал одной из ведущих отраслей народного хозяйства. Автотранспортом общего пользования ежегодно перевозится свыше 4 миллиардов тонн грузов. Только предприятия Главмосавтотранса, располагающие 35 тысячами автомобилей и применяющие современные методы перевозок, доставляют более 165 миллионов тонн различных грузов в год. На службе у автотранспорта — электронно-вычислительная техника.

Дальнейшая автомобилизация призвана обеспечить потребности растущей экономики страны и позволит осуществить еще более тесные экономические связи между республиками.

Огромные изменения произошли и в культурной жизни советских республик. Благодаря ленинской национальной политике, последовательно проводимой КПСС, выращены национальные кадры, достигла расцвета социалистическая по содержанию, национальная по форме культура народов. Советский Союз по праву считается самой читающей страной в мире, уверенно занимает передовые позиции в развитии науки и техники, литературы и искусства.

Достижения в экономике, культуре, росте благосостояния людей не были бы возможны без активного, творческого участия трудящихся в управлении государством, без последовательного развития социалистической демократии. Осуществляя курс на неуклонный рост инициативы людей труда, Коммунистическая партия уделяет большое внимание деятельности Советов, а также профсоюзов, комсомола и других общественных организаций.

В системе политической организации нашего общества особое место занимают Советы депутатов трудящихся, подлинно народные представительные органы государственной власти. Будучи глубоко интернациональными по своей природе, Советы выражают интересы многомиллионных масс трудящихся всех национальностей.

В самом построении государственных органов наилучшим образом воплощен ленинский принцип сочетания общесоюзных интересов с интересами республик. Как известно, высший представительный орган страны — Верховный Совет СССР — состоит из двух палат — Совета Союза и Совета Национальностей. Обе палаты Верховного Совета равноправны. Они в одинаковой мере обладают законодательной инициативой. Закон считается утвержденным в том случае, если он принят обеими палатами простым большинством голосов каждой палаты.

Демократические начала советского федерализма получили отражение и в структуре других общесоюзных органов. Так, в состав Президиума Верховного Совета СССР избираются 15 заместителей Председателя Президиума — по одному от каждой союзной республики; в состав Правительства СССР входят по должности председатели Советов Министров союзных республик; в состав Верховного Суда СССР — председатели Верховных Судов союзных республик.

В числе 1517 депутатов Верховного Совета СССР — представители 62 национальностей. Это передовые труженики городов и сел — рабочие, колхозники, инженеры, ученые, учителя, врачи, партийные и советские работники. Среди них немало и автомобилестроителей, автотранспортников, моторостроителей.

В составе депутатов местных Советов 36,5 процента — рабочие, 28,8 процента — колхозники, 12,3 процента — работники науки, культуры, просвещения и здравоохранения. Почти половина депутатов — женщины, более четверти — молодежь. В числе депутатов местных Советов — представители более ста национальностей СССР.



Представительство Советов, вся их многогранная деятельность построены на началах полного национального равенства, на принципах подлинного пролетарского интернационализма.

Советский строй, дружба и братство народов СССР, государственное единство стали надежной основой, обеспечивающей несокрушимую оборонную мощь нашей Родины.

Боевое сотрудничество народов СССР, зародившись в совместной борьбе против царского самодержавия, в ходе социалистической революции, в битвах гражданской войны, выдержало все испытания, явилось важнейшим фактором, обеспечившим победу СССР над фашистской Германией в Великой Отечественной войне.

Война показала, что советские народы могут отстоять свою свободу и независимость, свои революционные завоевания только в тесном союзе, общими силами всех братских республик.

Нынешнее поколение советских людей свято хранит и умножает дружбу народов. В Советской Армии проходят службу воины всех наций и народностей, населяющих нашу страну. Они так же, как их деды и отцы, прошедшие через горнило героических боев за Советскую власть, твердо держат в своих руках грозное оружие, которое доверила им Родина. Советские Вооруженные Силы стоят несокрушимой преградой на пути империалистических агрессоров, вместе с армиями братских социалистических стран надежно охраняют завоевания социализма.

СССР выступает на мировой арене как сила, твердо и последовательно проводящая политику мира и дружбы, отстаивающая ленинские принципы равноправия народов, решительно выступающая против колониализма, неоколониализма и расизма, против всех форм национального угнетения.

Советский Союз последовательно отстаивает ленинский принцип мирного сосуществования государств с различным общественным строем, что способствует разрядке напряженности, обеспечению мира и безопасности народов.

Славный юбилей — пятидесятилетие образования СССР трудящиеся нашей страны встречают новыми достижениями в осуществлении решений XXIV съезда партии, укреплении могущества многонационального социалистического Отечества, в развитии экономики, культурном строительстве, повышении благосостояния трудящихся.

Многоязычны мы и многолики, —
Но с той поры,
Как наш Союз возник,
Понятный сердцу,
Гордый и великий
Объединил нас
Ленинский язык...
Живем трудом,
Живем насущным хлебом —
И знаем:
На любые времена
У нас у всех одна земля
И небо,
Одна судьба
И Родина — одна!

Раим Фархади

ДЕЛО ВСЕГО НАРОДА

Генерал-майор С. ГРАЧЕВ,
заместитель председателя ЦК ДОСААФ

Приведенные здесь строки узбекского поэта как нельзя лучше выражают наши мысли и чувства в канун 50-летия СССР. Они переносят нас к героическим дням Октября и гражданской войны, к трудовым свершениям первых пятилеток, четырехлетней эпопее Великой Отечественной... Сколько жертв и мужества, неустанного труда понадобилось для того, чтобы создать монолитно сплоченный, полный творческих сил многонациональный Союз Советских Социалистических Республик, пятидесятилетие которого мы отмечаем 30 декабря! Не одно поколение советских людей свершило величайшие подвиги во имя торжества социализма и коммунизма.

Встречая сегодня полувековой юбилей образования СССР, мы не можем не сказать о том вкладе, который внесен в дело подготовки трудящихся к обороне страны, в дело воспитания братской дружбы между народами СССР военно-патриотическим Обществом.

ДЛЯ ЗАЩИТЫ СТРАНЫ СОВЕТОВ

За три с лишним года до I Всесоюзного съезда Советов, который принял Декларацию и Договор об образовании СССР, в Москве, на Красной площади 25 мая 1919 года состоялся парад первых полков Всевобуча, продемонстрировавших свою военную выучку и верность делу революции. Вождь партии и государства Владимир Ильич Ленин обратился к участникам парада с краткой речью, в которой призвал трудящихся взять в свои руки винтовки и укрепить армию пролетариата. Это было невероятно тяжелое для молодой республики Советов время. Летом 1918 года началась гражданская война и интервенция. Страна оказалась в кольце вражеских фронтов. Молодая Красная Армия героически отражала натиск белогвардейцев и Антанты. Ее бои за Советскую власть укрепляли чувство интернационального единства трудящихся, военно-политический союз между братскими советскими республиками.

В. И. Ленин в «Письме к рабочим и крестьянам Украины по поводу побед над Деникиным» указывал, что русским и украинским рабочим «обязательно нужен тесный военный и хозяйственный союз, ибо иначе капиталисты «Антанты», «Согласия», то есть союза богатейших капиталистических стран, Англии, Франции, Америки, Японии, Италии, задавят и задушат нас поодиночке».

В системе мер, выработанных партией и лично Владимиром Ильичем Лениным для победы над врагом и защиты завоеваний Великого Октября, выдающееся место занимает организация всеобщего военного обучения в стране—Всевобуч. «Наш лозунг должен быть один — учиться военному делу настоящим образом», — говорил Ильич на VII экстренном съезде РКП(б), состоявшемся в марте 1918 года.

Принятый ВЦИК 22 апреля того же года декрет «Об обязательном обучении военному искусству» был с огромным энтузиазмом воспринят не только русскими рабочими и крестьянами. Миллионы пролетариев всех национальностей, населявших страну, живо откликнулись на призыв партии встать в ряды Всевобуча и выступить с оружием в руках против белогвардейцев и интервентов. Первыми становились в строй коммунисты. Важным и надежным помощником партии и рабочего класса в деле военного обучения трудящихся был комсомол. Весной 1919 года ЦК РКСМ принял постановление «Об обязательном военном обучении членов РКСМ». В течение первых пяти лет Советской власти в системе Всевобуча получили военную подготовку без отрыва от производства 11 миллионов человек.

Всевобуч еще теснее сблизил армию и народ, рабочих и крестьян всех национальностей, обеспечил революционный способ подготовки многочисленных военнообученных резервов для войск.

Известно, что славные традиции Всевобуча продолжил и развил Осоавиахим. Эта многомиллионная общественная оборонная организация трудящихся прошла несколько ступеней. Вначале это было ВНО — Военно-научное общество, созданное в октябре 1920 года и объединявшее в основном военных, затем в марте 1926 года из него образовалось ОСО — Общество содействия обороне СССР. Еще раньше, в мае 1924 года было создано Общество друзей химической обороны (Доброхим), а в марте 1925 года Общество друзей воздушного флота (ОДФ). В разное время организаторами и активистами этих обществ были выдающиеся деятели партии и государства М. В. Фрунзе, М. И. Калинин, Ф. Э. Дзержинский, К. Е. Ворошилов, С. М. Буденный.

23 января 1927 года состоялось объединенное заседание I съезда Авиахима и пленума Центрального Совета ОСО, которое по предложению К. Е. Ворошилова приняло решение организовать единый Союз обществ содействия обороне, авиационному и химическому строительству СССР — Осоавиахим.

Перед войной это было одно из наиболее массовых добровольных обществ в нашей стране: в Осоавиахиме состояло 13 миллионов человек. В 156 тысячах групп, 20 680 командах и 3500 отрядах молодежь приобретала военные знания. В 1940 году более двух миллионов человек овладели многими военными специальностями — снайпера, пулеметчика, шофера, тракториста, планериста, парашютиста, пилота, авиамеханика.

Уже в первые месяцы войны добровольно и по мобилизации ушло на фронт 7 200 000 членов Осоавиахима — свыше половины тогдашнего состава оборонного Общества. Большинство из них вливалось непосредственно в части действующей армии. Воспитанники осоавиахимовских учебных подразделений, школ и клубов проявили себя умелыми и бесстрашными воинами, партизанами. Около 900 питомцев оборонного Общества удостоены высокого звания Героя Советского Союза, многие тысячи награждены боевыми орденами и медалями.

Высокой оценкой деятельности Осоавиахима, которую с удовлетворением встретила вся советская общественность, явилось награждение 27 января 1947 года оборонного Общества орденом Красного Знамени.

ДОСААФ — ЮБИЛЕЮ

ДОСААФ СССР, образованное в августе 1951 года, является достойным преемником Осоавиахима. За истекшие с того времени два с лишним десятилетия Общество бережно хранит и развивает славные патриотические традиции, поднимая на новые ступени уровень своей деятельности. А деятельность эта многогранна. Она охватывает военно-патриотическое воспитание трудящихся и подготовку молодежи к службе в Вооруженных Силах, распространение технических знаний и развитие военно-технических видов спорта.

Коммунистическая партия неослабно направляет работу ДОСААФ, постоянно заботится об улучшении его деятельности. Ленинское указание о том, что укрепление обороны Советского государства — всенародное дело, нашло новое конкретное воплощение в Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)», которое на многие годы определило основные задачи и направления деятельности оборонного Общества в современных условиях как массовой военно-патриотической организации советского народа.

Итоги работы, которые были подведены на VII Всесоюзном съезде ДОСААФ в декабре 1971 года, показывают, что

сделаны заметные шаги в выполнении требований Постановления ЦК КПСС и Совета Министров. Общество выросло численно, окрепло организационно, объединяя в своих рядах десятки миллионов рабочих, колхозников, служащих, учащихся. Стало более тесным и конкретным взаимодействие ДОСААФ с комсомольскими, профсоюзными и другими общественными организациями.

Предметом особой заботы оборонного Общества является идейное воспитание молодежи на революционных и боевых традициях советского народа и его армии. У подвига должны быть достойные продолжатели. Он не может жить без памяти о прошлом опыте и без мечты о грядущем. Состоявшийся в ноябре этого года очередной пленум ЦК ДОСААФ подвел итоги работы по военно-патриотическому воспитанию трудящихся, молодежи после VII съезда Общества и отметил, что комитеты, первичные, учебные организации ДОСААФ, готовясь к 50-летию образования СССР, усилили героико-патриотическое и интернациональное воспитание советского народа. Во многих организациях Общества военно-патриотическая работа постоянно обогащается новыми формами, становится все более целеустремленной и действенной. Широкое распространение получили месячники оборонно-массовой работы, тематические вечера, встречи молодежи с ветеранами гражданской и Великой Отечественной войн, Героями Советского Союза, солдатами, офицерами армии и флота — отличниками боевой и политической подготовки. Организации ДОСААФ принимают деятельное участие в мероприятиях местных органов по увековечению памяти героев Великой Отечественной войны. Воспитанию молодежи на революционных, боевых и трудовых традициях советского народа и его армии в значительной степени способствуют походы молодежи и комсомольцев, в которых принимает участие наше оборонное Общество. В этом году в областях и республиках походы были посвящены полувековому юбилею образования СССР.

Пленум ЦК ДОСААФ обязал комитеты, первичные, учебные организации еще выше поднять уровень военно-патриотического воспитания, растить молодежь в духе коммунистических идеалов, в духе пламенного советского патриотизма и глубокого уважения к подвигу старших поколений.

50-летие образования СССР мы отмечаем новым вкладом в распространение технических знаний среди населения. В клубах и на курсах ДОСААФ готовят теперь для народного хозяйства ежегодно до 2 миллионов специалистов — шоферов, трактористов, мотоциклистов, радистов, механиков, мотористов.

Организации ДОСААФ взяли на себя заботу о подготовке автолюбителей и мотоциклистов. Объем этой работы будет нарастать. В 1973 году намечено вручить водительские права 300 тысячам автолюбителей и 480 тысячам мотоциклистов, а к 1976 году довести эти цифры соответственно до 600 и 550 тысяч. Чтобы высококачественно обучить эту массу людей, уже сейчас созданы и дополнительно создаются филиалы автомотоклубов, в сельской местности — курсы. Ведущая роль в этом деле — за спортивно-техническими клубами, сеть которых расширяется. Намечено в ближайшие годы создать СТК во всех городах и районных центрах.

ДОСААФ по праву считается надежным помощником и резервом наших славных Вооруженных Сил. Общество готовит из числа допризывников специалистов для армии и флота, участвует в начальной военной подготовке молодежи на учебных пунктах в соответствии с Законом о всеобщей воинской обязанности.

Уместно в этой связи сказать о деятельности автомотоклубов, которыми располагают комитеты ДОСААФ всех пятнадцати союзных республик. Они стали настоящей кузницей водительских кадров для армии. Многие выпускники клубов, пройдя дополнительное обучение, садятся за руль и рычаги боевых машин — бронетранспортеров, танков, ракетных тягачей.

Курс обучения в клубах проходят юноши всех национальностей нашей страны. Сейчас немало таких учебных групп, где водительские специальности осваивают сразу ребята 10—12 национальностей. Здесь закладываются основы братской дружбы, которые потом упрочаются в армейском строю.

Автомотоклубы с каждым годом повышают качество обучения и воспитания молодежи. Этому способствует окрепшая материально-техническая база Общества. Только в этом году автомобильный парк учебных организаций обновился на 30—35 процентов: они получили машины последних моделей — ГАЗ-53А, ГАЗ-66, ЗИЛ-130, ЗИЛ-131. На более высокий уровень поднимется использование технических средств. Производственные предприятия ДОСААФ наращивают выпуск проверенных образцов оборудования для классов программированного обучения.

К началу нынешнего учебного года было введено в эксплуатацию 63 здания, в которых разместились классы, пункты техобслуживания, мастерские, гаражи. На строительство в истекшем году израсходовано 40 миллионов рублей.

Широкому привлечению молодежи к овладению техническими знаниями, имеющими важное военно-прикладное значение, способствует развитие нашим Обществом военно-технических видов спорта: автомобильного, мотоциклетного, парашютного, планерного, радио-, подводного, водномоторного и других, а также разных видов моделизма — авиационного, судового, автомобильного. Оборонно-спортивная работа, проводимая организациями ДОСААФ в тесном контакте с комсомольскими и физкультурными организациями, привлекает все больше молодежи.

Сейчас комитетам, первичным и учебным организациям ДОСААФ, спортивным федерациям необходимо активнее включиться в подготовку молодежи к сдаче норм комплекса ГТО, особенно по военно-техническим видам. Широкое наше участие в этом деле сыграет важную роль в подготовке всесторонне развитых, активных строителей коммунизма, стойких защитников Родины.

В дни, когда многомиллионное общество патриотов вместе со всем советским народом празднует 50-летие образования СССР, мы выражаем глубокую признательность и сердечную благодарность всем, кто своей работой в рядах ДОСААФ служит делу укрепления обороноспособности нашего многонационального Советского государства.





Всевобуч. Рабочие-москвичи собрались на военную подготовку.

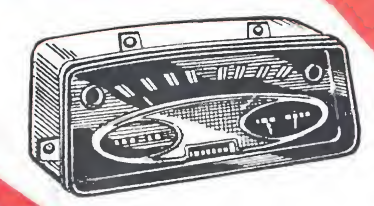


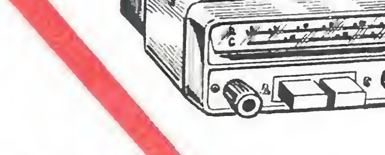
Осоавиахим. Студенты-осоавиахимовцы проходят строем по Красной площади.

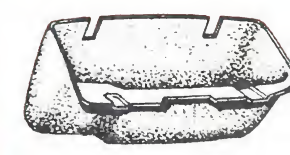


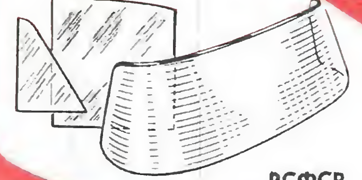
ДОСААФ. Мотоциклисты оборонного Общества на старте пробега по местам былых боев.

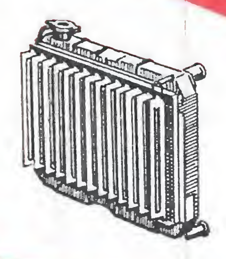
СТРАНА СТРОИТ АВТОМОБИЛЬ

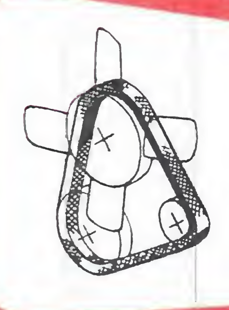

ЛАТВИЙСКАЯ ССР
Рига

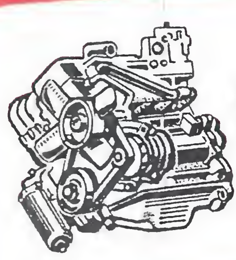

РСФСР
Муром

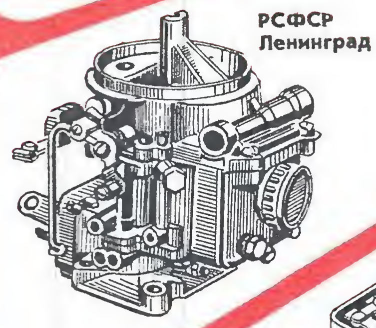

АЗЕРБАЙДЖАН-
СКАЯ ССР
Сальяны

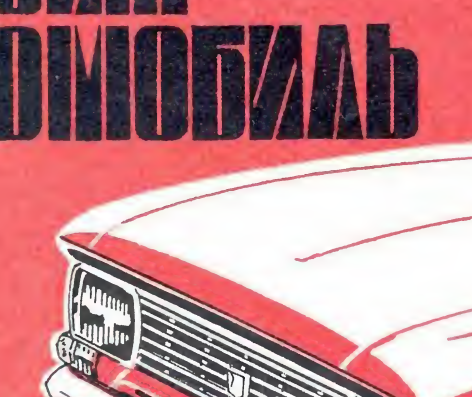

РСФСР
Гусь-Хрустальный


РСФСР
Лихославль


РСФСР
Свердловск


РСФСР
Башкирская АССР
Уфа

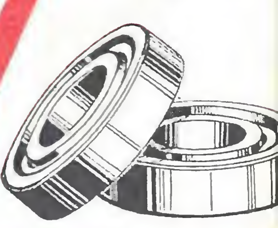

РСФСР
Ленинград

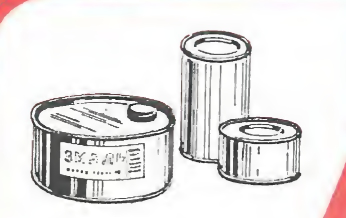



РСФСР
Подольск

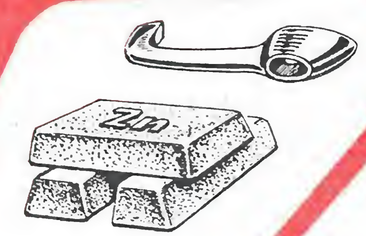


РСФСР
Энгельс

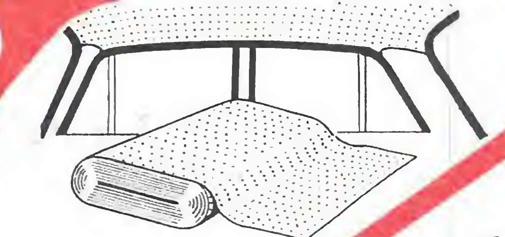

РСФСР
Куйбышев



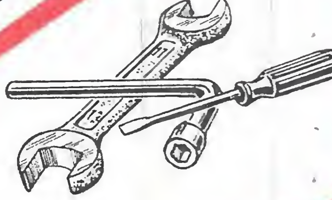
РСФСР
Ярославль



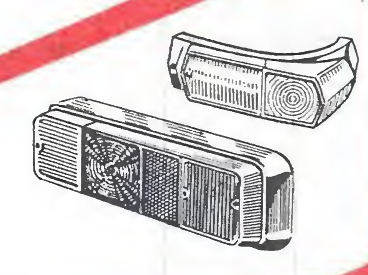
УЗБЕКСКАЯ ССР
Алмалык



МОЛДАВСКАЯ ССР
Кишинев



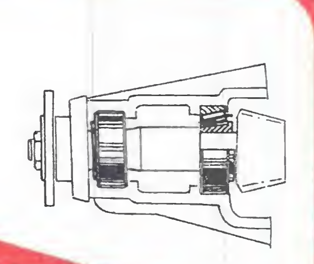
БЕЛОРУССКАЯ ССР
Гродно



РСФСР
Киржач



РСФСР
Северо-Осетинская АССР
Орджоникидзе

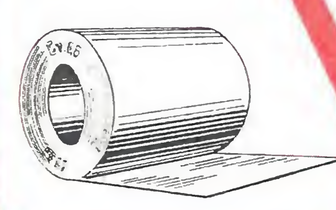


БЕЛОРУССКАЯ ССР
Минск

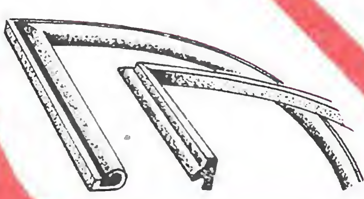
РСФСР
Тольятти



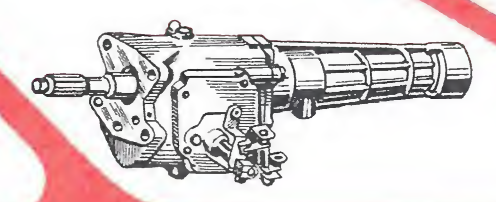
УКРАИНСКАЯ ССР
Запорожье



РСФСР
Татарская АССР
Казань



РСФСР
Омск





Советский «Руссобалт» на Красной площади.

Они были первыми



Один из «уайтов», отремонтированных в 1922 году на АМО.

Тысяча девятьсот двадцать второй — веха в истории Советского государства. Несмотря на серьезные хозяйственные трудности, страна вступила в него с большими надеждами на будущее. Весной 1922 года В. И. Ленин на XI съезде РКП(б) подчеркнул, что имеется все необходимое для превращения отсталой России в передовую социалистическую державу. Первые шаги в этом направлении были уже сделаны.

В марте 1922 года комиссия по восстановлению крупной промышленности под руководством В. В. Куйбышева приняла решение, где в ряду намечаемых мероприятий было и такое: «...признать принципиально необходимым постановку в России автомобилестроения в массовом масштабе». Начинать приходилось с малого. Завод АМО (ныне ЗИЛ) в том же году развернул капитальный ремонт трехтонных грузовиков «Уайт», причем многие ответственные узлы он изготовил самостоятельно. Дальше пошел 1-й Броне-танко-автомобильный завод в Москве (БТАЗ), созданный на базе Русско-Балтийского завода, эвакуированного из Риги. Осенью из ворот этого предприятия вышла партия новых (не отремонтированных!) легковых машин («За рулем», 1972, № 9). Эти «руссобалты», в которых частично использовались детали, изготовленные до революции, по существу были первыми советскими автомобилями.

Пятьдесят один грузовик отремонтировал в 1922 году АМО, сто четыре — Ярославский завод (ныне ЯМЗ), первые пять машин построил 1-й БТАЗ — год тысяча девятьсот двадцать второй явился преддверием к началу планомерного производства автомобилей.

Все эти успехи на фронте становления молодой советской индустрии явились трудовым подарком наших автозаводов Первому съезду Советов СССР, который 30 декабря 1922 года рассмотрел и утвердил Декларацию и Договор об образовании Союза Советских Социалистических Республик.

СТРАНА СТРОИТ АВТОМОБИЛЬ

На страницах 8—9 этого номера помещен плакат, который на одном примере — „Москвича-412"—иллюстрирует участие советских республик в производстве автомобилей.

Редакция обратилась к генеральному директору объединения „АвтоМосквич" Валентину Петровичу Коломникову с просьбой прокомментировать то, что представлено на журнальной схеме

Утверждают, что автомобилестроение — показатель уровня промышленности. В этом есть определенный смысл. Ведь чтобы сделать три с лишним тысячи деталей, из которых состоит современный автомобиль, нужны практически почти все известные в технике материалы, уникальное прецизионное оборудование, технология, учитывающая микроны и доли секунды, ну и, конечно, высококвалифицированные кадры инженеров, техников и рабочих. И происходит такое чудо — появление умной, сильной и красивой машины — несколько сот, а то и тысячи раз за каждый рабочий день завода.

Где же истоки мощной реки главного сборочного конвейера? Откуда приходят на сборку двигатель и коробка передач, амортизаторы и шины, те тысячи деталей, которые составляют «Москвич»?

В практике мирового автомобилестроения задача обеспечить ненасытную ленту конвейера при массовом производстве решается так: максимальное количество узлов и агрегатов изготовляют специализированные заводы; материалы в виде тонкого стального листа, легированных сталей и цветных сплавов, лакокрасочных и специальных составов идут с соответствующих предприятий; шины и резинотехнические изделия также дают разные поставщики. А автомобильному заводу остается «самое простое» — сделать автомобиль.

Чем большее количество изделий поступает «со стороны», чем уже специализация, тем, как правило, выше качество и дешевле машина в целом. Скажем, на специализированном агрегатном заводе, выпускающем амортизаторы, гораздо проще развернуть более дешевое поточное производство, организовать исследовательскую службу именно по этой продукции, добиться жесткого контроля качества и делать амортизаторы всех типоразмеров для всех моделей легковых и грузовых машин, снабжая ими соответствующие автостроительные заводы. При этом все сказанное о специализации в большей или меньшей степени относится и к самим агрегатным заводам. Спутники автомобилестроительных предприятий имеют обычно своих спутников, поставляющих им комплектующие изделия. В примере с амортизаторным заводом это трубы, сальники, клапаны, прокладки, пружинная сталь и т. п. Моторные заводы получают сальники, поршни, кольца, вкладыши шатунных и коренных подшипников и, конечно, металл для блоков, гильз, коллекторов и коленчатого вала, комплектующие резиновые трубки, электрооборудование и многое другое.

Сегодня АЗЛК — центр, головное предприятие среди более трехсот самых различных заводов и фабрик, участвующих в создании современного легкового автомобиля «Москвич-412». В КБ и цехах московского завода создаются, доводятся и испытываются конструкции новых моделей, разрабатываются требования ко всем узлам и материалам автомобиля, уточняются задания поставщикам, взаимодействие подразделений объединения «АвтоМосквич». О том, насколько широки связи современного автозавода с предприятиями, делающими для него материалы, заготовки, комплектующие изделия, можно судить по схеме на предыдущих страницах, где показаны в качестве примеров наиболее характерные связи.

Невозможно перечислить здесь всех наших поставщиков, назвать их адреса и продукцию. Стальной лист холодной и горячей прокатки, разные химические соединения, нефтепродукты, десятки металлов и сплавов, изделия из пластмасс, ткани, кожзаменители, многие другие виды сырья и материалов, а из готовых агрегатов — двигатели, коробки передач, амортизаторы, шины, электрооборудование, подшипники, светотехника... И приходит это все на завод со всех концов страны. Украина и Белоруссия, Узбекистан и Казахстан, Грузия и Азербайджан, Молдавия и Латвия, Армения шлют нам свою продукцию. Мы сотрудничаем и с предприятиями Башкирии, Северной Осетии, Марийской АССР. На облицовке радиатора «Москвича» стоит марка столичного завода, а участвует в производстве этой машины вся страна.

СОРЕВНОВАНИЯ, В КОТОРЫХ ПОБЕЖДАЮТ ВСЕ



К итогам второго Всесоюзного конкурса профессионального мастерства водителей, посвященного 50-летию образования СССР

Четыреста тысяч — таково число участников второго Всесоюзного конкурса профессионального мастерства водителей, проведенного в этом году Центральным Комитетом профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог и Центральным Комитетом ВЛКСМ.

Водитель — одна из самых массовых в стране рабочих профессий. Массовость стала одной из главных особенностей нынешней шоферской олимпиады.

Соревнуясь за достойную встречу юбилея СССР, большинство автотранспортных предприятий общего пользования всех союзных республик стремилось к тому, чтобы наряду с высокой производительностью труда обеспечить безаварийную работу транспорта. А это требовало повысить мастерство каждого водителя. Широкое участие в конкурсе как раз и преследовало такие цели. Вот только несколько примеров из многих подобных: свыше 88 процентов шоферов автохозяйств Талды-Курганской области вышли на старты разных этапов конкурса. В Латвии 77 процентов водителей участвовали в соревнованиях. Особенно большой размах конкурса отмечен в Житомирской и Донецкой областях. Житомирская автоколонна 2193 получила за массовость специальный приз — 99 процентов шоферов этого предприятия вышли на старт. И именно здесь, в гостеприимном Житомире, 200 лучших водителей — представителей союзных республик собрались на финальную встречу.

Знакомимся с участниками.

Юрий Жук (РСФСР). Живет в Новосибирске. Водит ЗИЛ-130. Окончил автомотоклуб ДОСААФ, был шофером в армии. Сейчас — на пятом курсе автодорожного техникума. Водительская профессия, увлечение автоспортом, можно сказать, наследственные. Отец Юрия — Владимир Иванович Жук — передовой водитель, призер многих соревнований по автоспорту.

Алибала Агаев (Азербайджан). Один из лучших водителей Сумгаитской автоколонны 2712. Тоже окончил автомотоклуб и служил в армии. Комсомолец.

Адольфас Юрвичас (Литва) — водитель первого класса Кедайняйского автотранспортного предприятия, секретарь комсомольской организации, победитель республиканского конкурса.

Представители разных республик, разных предприятий — все они любят свою профессию и гордятся ею. Большинство участников—ударники коммунистического труда, передовики производства, общественники. Примерно половина — молодые парни, недавние солдаты.

...Четыре дня на центральной площади имени В. И. Ленина и на автодроме автодорожного техникума шли соревнования по программе конкурса. На автомобилях «Волга» ГАЗ-24, ГАЗ-51, ЗИЛ-130 и ЗИЛ-130-В1 (с полуприцепом ОдАЗ-885), на автобусе ЛАЗ-695М участники должны были в ограниченное время выполнить сложные маневры, преодолеть препятствия с наименьшим расходом бензина и в дополнение к этому показать свои знания по правилам движения, а также устройству и техническому обслуживанию автомобилей.

Не все из двухсот финалистов безупречно справились со сложными заданиями. Побеждали те, у кого самая высокая квалификация, крепче нервы, лучшая подготовка. Именно она во многих случаях играла решающую роль и предопределила успех команды Украины, где на протяжении всех этапов и Министерство автомобильного транспорта, и республиканский комитет профсоюза уделяли конкурсу самое большое внимание. Представители республики возглавили списки призеров в четырех видах соревнований из пяти. Команда УССР завоевала переходящий кубок и получила памятный приз журнала «За рулем». Второе командное место завоевали автотранспортники Латвии, третье — Эстонии.

В индивидуальном зачете победа в основном тоже досталась представителям Украины. На ЗИЛ-130-В1 с полуприцепом первое место занял А. Жарков, на ЗИЛ-130 — П. Решетько, на грузовике ГАЗ-51 И. Игнатьев, на автобусе ЛАЗ-695М — П. Черныш. Лишь на автомобиле «Волга» победил москвич — В. Климанов.

Однако, независимо от результатов, участие в конкурсе обогатило всех водителей — выше стало их мастерство, глубже знание техники, правил движения.

А. БАБЫШЕВ,
наш спецкор

г. Житомир

Фото Т. Жебраускаса







УАЗ-469 — на смену ГАЗ-69





При необходимости задние сиденья (как боковые откидные, так и средний ряд) складываются. На образовавшейся грузовой платформе можно перевозить 600 кг груза.



УАЗ-469 имеет комфортабельный кузов с высокопроизводительным отопителем, совершенной вентиляцией, более эффективными уплотнителями дверей.



Новая модель унифицирована с машинами семейства УАЗ-452. Так же как и они, УАЗ-469 имеет привод на все колеса и может буксировать прицеп общим весом 850 кг.

Двадцать лет назад с конвейера Горьковского автозавода сошел первый ГАЗ-69. Несколько лет спустя производство этой машины было передано Ульяновскому заводу. «Шестьдесят девятый» получил широкое распространение в разных отраслях народного хозяйства и за свои высокие эксплуатационные показатели приобрел заслуженное признание среди водителей. Но в последнее время он уже стал отставать от современных требований к автомобилям такого типа. Пришла пора заменить его новой моделью. У нас на заводе была разработана конструкция более совершенного автомобиля повышенной проходимости («За рулем», 1965, № 12). Несколько модификаций его, образующие новое семейство машин — УАЗ-469, прошли всесторонние испытания («За рулем», 1970, № 11) и рекомендованы к серийному производству. Первые автомобили нового семейства недавно сошли с конвейера.

УАЗ-469 — машина повышенной проходимости со всеми ведущими колесами. Ее можно использовать как легковую (в ней предусмотрены места для семи человек) или как легкий грузовик. В таком случае задние сиденья надо сложить, и в кузове освобождается место для 600 кг груза. Кроме того, автомобиль приспособлен для буксировки прицепа общим весом 850 кг.

При создании семейства УАЗ-469 предусматривалась максимальная унификация его по узлам и агрегатам с выпускаемыми заводом легкими грузовиками и фургонами семейства УАЗ-452. Это относится прежде всего к двигателю (ЗМЗ-451), сцеплению, коробке передач, раздаточной коробке, переднему и заднему ведущим мостам, колесам и шинам, тормозам, амортизаторам. Таким образом, освоение производства УАЗ-469 в известной мере упростилось, что позволило обойтись без остановки конвейеров. В то же время на автомобиле применена новая, значительно более прочная и жесткая рама, современный кузов со съемными металлическими боковинами дверей, очень сильным отопителем и эффективной вентиляцией. Помимо рессор и рулевого механизма, конструктивно отличающихся от тех, что применяются на других моделях нашего завода, одна из модификаций, а именно УАЗ-469, будет снабжаться шестеренчатыми колесными редукторами, установленными у ступиц колес. Такое устройство позволит значительно разгрузить отдельные узлы трансмиссии, увеличить до 300 мм дорожный просвет, существенно повысить проходимость. Основной моделью семейства станет УАЗ-469Б. У этого автомобиля, который уже поставлен на производство, оба ведущих моста не имеют колесных редукторов и полностью взаимозаменяемы с такими же агрегатами УАЗ-452. Модификация с индексом «Б» имеет несколько меньший дорожный просвет (220 мм, как у машин УАЗ-452) и проще по устройству. В планах завода — создание еще нескольких моделей семейства, в том числе машины с цельнометаллическим кузовом, а также фургона и санитарного автомобиля.

Универсальный по назначению УАЗ-469 отличается высокой проходимостью по грязи и снегу, дорогам с мягким и сыпучим грунтом, заметно превосходя по этим показателям своего предшественника ГАЗ-69. То же самое можно сказать о надежности и динамических качествах новой машины. Благодаря более мощному (72 л. с. вместо 52 л. с.) двигателю она может развивать скорость до 100 км/час, обладает более высокой приемистостью, а главное, при эксплуатации в тяжелых дорожных условиях может двигаться с более высокими средними скоростями, чем ГАЗ-69. Несмотря на это, УАЗ-469 экономичней прежней модели. Контрольный расход топлива у него составляет 12 л/100 км (против 14 л/100 км у ГАЗ-69), а на плохих дорогах он оказывается экономичней «69-го» почти на 30 процентов.

Сравнивая габариты УАЗ-469Б и ГАЗ-69А, надо отметить, что новая модель лишь ненамного больше. Так, длина возросла на 175 мм, ширина на 35 мм, а высота на 75 мм. Колея автомобиля (1442 мм) осталась почти такой же, а база удлинилась до 2480 мм. Этот прирост на 80 мм позволил сделать кузов более вместительным и расположить в нем еще один ряд откидных сидений. К тому же пассажирам в нем стало удобнее. Несмотря на все это, УАЗ-469Б весит столько же, что и ГАЗ-69А.

Первые машины нового семейства уже выходят из ворот завода. С каждым днем увеличивается их выпуск. В будущем году они полностью заменят на конвейерах ГАЗ-69.

З. СТИЛЬБАНС,
заместитель главного конструктора УАЗа

г. Ульяновск

От редакции. Подробное описание и «рентгеновский снимок» новой модели УАЗ-469Б будут помещены в одном из первых номеров журнала в 1973 году.

За рулём

С 1 января 1973 года в нашей стране вводятся в действие новые «Правила дорожного движения» и Государственный стандарт «Знаки дорожные».

Министерством внутренних дел СССР приняты меры к тому, чтобы союзными и республиканскими издательствами новые Правила были выпущены тиражами, достаточными для удовлетворения потребности в них. Широкое разъяснение Правил будет организовано также с помощью радио, печати, телевидения и других средств пропаганды.

Всем предприятиям, учреждениям и организациям автомобильного и городского электротранспорта рекомендовано провести обучение водителей новым Правилам и силами администрации проверить их знания. Автомотоклубы и комитеты ДОСААФ должны на общественных началах оказать такую помощь индивидуальным владельцам транспортных средств. Тем или иным способом с Правилами движения будет ознакомлено все население.

Органы Госавтоинспекции экзаменов по новым Правилам проводить не будут, такой проверке подвергнутся лишь те водители, которые допустят грубые нарушения их требований.

Дорожные и коммунальные органы при участии Госавтоинспекции должны в кратчайший срок привести в соответствие с новыми Правилами и ГОСТом существующую организацию дорожного движения.

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР



ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ГЛАВА I
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящие Правила являются единым документом, устанавливающим порядок дорожного движения на территории СССР как на дорогах, так и во всех иных местах, где возможно движение транспортных средств.

2. Инструкции и иные нормативные акты, касающиеся особенностей дорожного движения (перевозка специальных грузов, эксплуатация отдельных видов транспортных средств, движение на закрытой территории и т. п.) и издаваемые в установленном порядке, должны основываться на требованиях настоящих Правил и не противоречить им.

3. Участники дорожного движения и другие лица обязаны действовать в соответствии с настоящими Правилами и издаваемыми на их основе инструкциями и иными нормативными актами таким образом, чтобы не создавать помех для движения, не подвергать опасности людей, не причинять имущественного ущерба государственным или общественным организациям и гражданам.

4. В СССР установлено правостороннее движение транспортных средств.

5. Участники дорожного движения и другие лица обязаны выполнять касающиеся порядка движения распоряжения сотрудников милиции и других лиц, уполномоченных регулировать движение.

Примечание. Лица, уполномоченные регулировать дорожное движение: военные регулировщики, дружинники, общественные автоинспекторы, работники дорожно-эксплуатационной службы, дежурные на железнодорожных переездах, паромных переправах и другие, действуют в пределах предоставленных им прав и обязаны иметь соответствующее удостоверение и отличительные знаки (нарукавная повязка, жезл, флажок).

6. Ограничения движения, кроме предусмотренных настоящими Правилами, могут вводиться только при помощи знаков или разметки в населенных пунктах — на основании решений исполкомов местных Советов депутатов трудящихся, вне населенных пунктов — решений соответствующих дорожно-эксплуатационных органов по согласованию с Госавтоинспекцией.

7. Запрещается снимать, повреждать или загораживать дорожные знаки и другие технические средства организации движения, повреждать покрытие дорог, складывать или оставлять на дороге любые предметы и создавать иные помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано немедленно принять возможные меры для ее устранения или предупреждения о ней других участников движения.

8. Лица, нарушившие настоящие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

9. Отдельные термины, содержащиеся в настоящих Правилах, имеют следующее значение:

«Водитель» — любое лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, включая гужевую повозку (сани); погонщик, ведущий по дороге скот, вьючных или верховых животных, приравнивается к водителю.

«Пешеход» — любое лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не выполняющее на ней работу; пешеходами считаются также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, везущие санки, тележку или детскую коляску.



«Механическое транспортное средство» — транспортное средство, приводимое в движение двигателем, кроме велосипедов с подвесным двигателем и мопедов с рабочим объемом двигателя менее 49,8 см^3. Этот термин охватывает также трамваи, троллейбусы, тракторы и другие самоходные машины и механизмы.

«Мотоцикл» — двухколесное механическое транспортное средство с коляской или без нее, имеющее двигатель с рабочим объемом 49,8 см^3 и более. К мотоциклам приравниваются трехколесные механические транспортные средства, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг.

«Велосипед» — двух- или трехколесное транспортное средство (кроме инвалидных колясок), приводимое в движение мускульной силой лиц, находящихся на этом транспортном средстве, или двигателем с рабочим объемом менее 49,8 см^3.

«Прицеп» — транспортное средство, предназначенное для его буксировки механическим транспортным средством.

«Полуприцеп» — прицеп, сцепленный с механическим транспортным средством таким образом, что часть его опирается на это транспортное средство и последнее несет на себе значительную часть веса полуприцепа и его груза.

«Разрешенный максимальный вес» — полный вес груженого транспортного средства, который устанавливается в качестве допустимого технической характеристикой завода-изготовителя.

«Дорога» — любая используемая для движения дорога, улица, переулок и т. п. по всей ширине (включая тротуары, обочины, газоны и разделительные полосы).

«Проезжая часть» — часть дороги, предназначенная для движения транспортных средств. Дорога может иметь несколько проезжих частей, разграниченных разделительными полосами или находящихся в разных уровнях. Трамвайный путь является границей, обозначающей край проезжей части для движения нерельсовых транспортных средств в данном направлении.

«Полоса движения» — любая продольная полоса проезжей части, обозначенная или не обозначенная посредством продольной разметки и имеющая ширину, достаточную для движения в один ряд нерельсовых механических транспортных средств, иных, чем мотоциклы. Проезжая часть может иметь одну, две и более полос движения.

«Перекресток» — территория, образуемая пересекающимися (примыкающими друг к другу или разветвляющимися) дорогами в одном уровне. Перекресток ограничивается воображаемыми линиями, соединяющими внешние границы тротуаров или обочин.

«Железнодорожный переезд» — любое пересечение в одном уровне дороги с железнодорожными путями.

«Населенный пункт» — застроенная территория (город, поселок, село, деревня и т. п.), въезды на которую и выезды с которой обозначены соответствующими дорожными знаками.

«Остановка» — преднамеренная остановка транспортного средства на срок менее 5 мин. или на больший период времени, если это необходимо непосредственно для посадки или высадки пассажиров либо погрузки или разгрузки грузов.

«Стоянка» — остановка транспортного средства на срок более 5 мин., если это не вызывается необходимостью посадки или высадки пассажиров либо погрузки или разгрузки грузов.

«Обгон» — опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемого ряда.

Движение транспортных средств одного ряда с большей скоростью, чем транспортных средств соседнего ряда, не рассматривается как обгон.

«Уступить дорогу» — требование, означающее, что водитель не должен продолжать или возобновлять движение или осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других водителей внезапно изменить направление движения или скорость.

«Преимущественное право (преимущество)» — право водителя на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим водителям.

ГЛАВА II
ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ

10. Водитель механического транспортного средства обязан иметь при себе:

а) удостоверение на право управления транспортным средством данной категории;

б) регистрационные документы на транспортное средство;

в) путевой или маршрутный лист (кроме транспортных средств, принадлежащих индивидуальным владельцам);

г) доверенность на право управления (в отсутствие индивидуального владельца транспортного средства).

11. Водитель механического транспортного средства, прибывающего в СССР из другой страны, а также водитель — гражданин СССР, выезжающий за границу, обязан:

а) иметь при себе регистрационные документы на транспортное средство и национальное или международное водительское удостоверение;

б) иметь на транспортном средстве номерной знак, а также отличительный знак государства, в котором оно зарегистрировано.

12. Водитель обязан:

а) перед выездом проверять исправность транспортного средства и следить за его состоянием в пути;

б) при управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без мотошлема;

в) доставлять в лечебное учреждение пострадавших при дорожно-транспортном происшествии, а также оказывать в пути возможную помощь другим водителям в случаях возникновения опасности для движения;

г) останавливаться и предоставлять транспортное средство (за исключением специальных и дипломатических автомобилей):

— медицинским работникам, следующим в попутном направлении для оказания медицинской помощи, а также независимо от направления движения вра-

чам и среднему медицинскому персоналу для проезда к больному в случаях, угрожающих его жизни, или для транспортировки такого больного в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение;

— работникам милиции для выполнения неотложных служебных заданий;

— работникам милиции, дружинникам, общественным автоинспекторам и внештатным сотрудникам Госавтоинспекции — для доставки в ближайшее лечебное учреждение лиц, нуждающихся в безотлагательной медицинской помощи;

— работникам государственной лесной охраны (в форменной одежде) и направляемым с ними рабочим со средствами пожаротушения для проезда в попутном направлении к местам лесных пожаров или для возвращения с этих мест;

д) останавливаться и предоставлять работникам Госавтоинспекции грузовые автомобили для транспортировки поврежденных при дорожно-транспортных происшествиях или неисправных транспортных средств;

е) передавать работникам милиции, дружинникам, общественным автоинспекторам и внештатным сотрудникам Госавтоинспекции для проверки водительское удостоверение, путевой лист, регистрационные документы на транспортное средство и документы на перевозимый груз;

ж) останавливаться и предъявлять путевой лист и товаро-транспортные документы работникам контрольно-ревизорской службы автомобильного транспорта общего пользования.

Примечание. Пользование транспортным средством в случаях, предусмотренных подпунктами «г» и «д» пункта 12 настоящих Правил, в соответствии с действующим законодательством производится без оплаты.

Работники милиции, государственной лесной охраны, дружинники, общественные автоинспекторы и внештатные сотрудники Госавтоинспекции, воспользовавшиеся транспортным средством, должны по требованию водителя выдать ему справку или сделать запись в путевом листе (с указанием продолжительности поездки, пройденного расстояния, своей фамилии, должности, номера удостоверения, наименования своей организации), а медицинские работники, использовавшие транспортное средство для проезда к больному в случаях, угрожающих его жизни, или для транспортировки такого больного в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение, — выдать талон установленного образца.

Работники милиции, дружинники, общественные автоинспекторы и внештатные сотрудники Госавтоинспекции обязаны предъявить водителю свое удостоверение.

13. Водитель транспортного средства, оборудованного специальными звуковыми и световыми сигналами (сигналы типа «Сирена», проблесковый маячок и другие), при выполнении служебного задания может отступать от предписаний глав IV, V (исключая сигналы регулировщиков), VI, VII и VIII настоящих Правил при условии обеспечения безопасности движения.

Этим же правом пользуются водители транспортных средств, сопровождаемых патрульными автомобилями или мотоциклами Госавтоинспекции.

Водители обязаны уступить дорогу и в случае необходимости остановиться для обеспечения беспрепятственного проезда транспортных средств, подающих специальные звуковые и световые сигналы либо сопровождаемых патрульными автомобилями или мотоциклами Госавтоинспекции.

14. Водителю запрещается:

а) управлять транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;

б) управлять транспортным средством в болезненном или утомленном состоянии, если это может поставить под угрозу безопасность движения;

в) передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;

г) передавать управление транспортным средством лицам, не имеющим при себе удостоверения на право управления транспортным средством данной категории или не указанным в путевом (маршрутном) листе;

д) использовать транспортное средство в целях личной наживы.

15. При дорожно-транспортном происшествии водители, причастные к нему, обязаны:

а) без промедления остановиться и не трогать с места транспортное средство, а также другие предметы, имеющие отношение к происшествию;

б) в случае необходимости вызвать «Скорую медицинскую помощь», а если это невозможно, отправить пострадавших на попутном или отвезти на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение и сообщить там свою фамилию, номерной знак транспортного средства (с предъявлением водительского удостоверения или другого документа, удостоверяющего личность, и регистрационного документа на транспортное средство), после чего возвратиться к месту происшествия;

в) сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев происшествия и ожидать прибытия работников милиции или следственных органов;

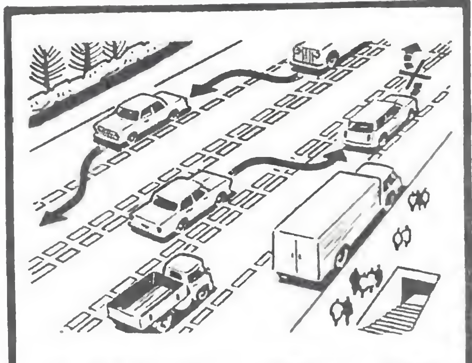
г) если невозможно движение других транспортных средств, освободить проезжую часть, предварительно зафиксировав положение транспортного средства и относящихся к дорожно-транспортному происшествию предметов и следов.

ГЛАВА III
ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ ПЕШЕХОДОВ И ПАССАЖИРОВ

16. Пешеходы должны ходить только по тротуарам или пешеходным дорожкам, а где их нет — по обочине или велосипедной дорожке (если это не затрудняет движение велосипедистов).

Если тротуар, пешеходная дорожка, обочина, велосипедная дорожка отсутствуют или движение по ним невозможно, разрешается идти по краю проезжей части в один ряд (вне населенных пунктов навстречу движению транспортных средств). Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие мотоцикл или велосипед, в таких случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств.

17. Организованные колонны людей должны двигаться по правой стороне проезжей части не более чем в четыре ряда, не создавая помех движению транспортных средств. Впереди и позади колонны с левой стороны должны находиться сопровождающие с красными флажками, а в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости — с зажженными фонарями: впереди с белым светом, позади с красным.



«...прерывистые двойные линии, служащие для выделения полос, направление движения по которым может изменяться на противоположное, разрешается пересекать, если они расположены справа от водителя» (пункт 41).

Этим и остальными рисунками редакция журнала «За рулем» решила сопроводить официальный текст Правил, полагая, что они помогут нашим читателям лучше усвоить смысл их новых положений. Официальный текст Правил издается без иллюстраций.

Группы детей разрешается водить только по тротуарам, пешеходным дорожкам, а при их отсутствии в светлое время суток — по обочине.

18. Пересекать проезжую часть пешеходы должны только по подземным переходам, пешеходным мостикам, в местах, обозначенных разметкой или дорожным знаком 4.13 «Пешеходный переход», а если их нет, — на перекрестках по линии тротуаров или обочин.

Вне населенных пунктов при отсутствии обозначенных пешеходных переходов переходить дорогу разрешается под прямым углом в местах, где она хорошо просматривается в обе стороны.

19. В местах, где движение регулируется, пешеходы обязаны руководствоваться сигналами светофора или регулировщика.

20. В местах, где движение не регулируется, пешеходы могут переходить проезжую часть только после того, как они оценят расстояние до приближающихся транспортных средств и их скорость и убедятся, что не создадут помех движению.

21. Пересекая проезжую часть, пешеходы не должны задерживаться или останавливаться без необходимости. Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны находиться в ожидании дальнейшего движения на островке безопасности, а при его отсутствии — на середине проезжей части.

22. Ожидать автобус, троллейбус, трамвай, автомобиль-такси разрешается только на посадочных площадках, а где их нет, — на тротуаре или обочине.

23. Пассажирам запрещается препятствовать закрытию дверей или открывать их до полной остановки транспортного средства.

Посадка и высадка пассажиров разрешается только при полной остановке транспортного средства и лишь со стороны тротуара или обочины (в кузов грузового автомобиля — и со стороны заднего борта).

ГЛАВА IV
ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ И РАЗМЕТКА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

Предупреждающие знаки

24. Предупреждающие знаки (общий признак предупреждения — треугольник с красным окаймлением) информируют водителя о характере предстоящей опасности и необходимости принять меры, соответствующие обстановке.

1.1. **«Железнодорожный переезд со шлагбаумом».** Переезд через железную дорогу, оборудованный шлагбаумом или полушлагбаумом.

1.2. **«Железнодорожный переезд без шлагбаума».** Переезд через железную дорогу, не оборудованный шлагбаумом или полушлагбаумом.

1.3. **«Пересечение с трамвайной линией».** Место пересечения с трамвайной линией в опасных условиях.

1.4. **«Пересечение с равнозначной дорогой».** Место пересечения равных по значению дорог.

1.5 а. **«Пересечение со второстепенной дорогой».** Место пересечения главной дороги со второстепенной.

1.5 (б, в). **«Примыкание к главной дороге второстепенной».** Место примыкания к главной дороге второстепенной: справа — 1.5 б, слева — 1.5 в.

Примечание. Если на дороге установлен знак 1.5 (а, б, в), то перед перекрестком на других дорогах устанавливаются знаки 1.6 или 2.15.

1.6. **«Пересечение с главной дорогой».** Место пересечения с дорогой, по которой предоставлено преимущественное право проезда данного перекрестка. Водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге.

1.7. **«Регулируемое пересечение (участок дороги)».** Перекресток или участок дороги, движение на котором регулируется.

1.8. **«Разводной мост».** Разводной мост или паромная переправа.

1.9. **«Выезд на набережную».** Место, где дорога выходит на набережную (берег).

1.10. (а, б). **«Опасный поворот».** Закругление дороги малого радиуса или с ограниченной видимостью (направление поворота: направо — 1.10 а, налево — 1.10 б).

1.11 (а, б). **«Извилистая дорога».** Участок дороги с опасными поворотами (направление первого поворота: направо — 1.11 а, налево — 1.11 б).

1.12. **«Крутой спуск».** Спуск с уклоном, величина которого указана на знаке.

1.13. **«Крутой подъем».** Подъем с уклоном, величина которого указана на знаке.

1.14. **«Неровная дорога».** Участок дороги, имеющий неровности на проезжей части (волнистость, выбоины, неплавные сопряжения с мостами и т. п.)

1.15. **«Скользкая дорога».** Участок дороги с повышенной скользкостью проезжей части по отношению к предыдущему участку.

1.16. **«Выброс гравия».** Участок дороги, на котором возможен выброс гравия (щебня, камней) из-под колес.

1.17 (а, б, в). **«Сужение дороги».** Место, где дорога сужается: с обеих сторон — 1.17 а, справа — 1.17 б, слева — 1.17 в.

1.18. **«Двустороннее движение».** Участок дороги со встречным движением, которому предшествовал участок дороги с односторонним движением.

1.19. **«Пешеходный переход».** Пешеходный переход, обозначенный разметкой или знаком 4.13.

1.20. **«Дети».** Место, где возможно частое появление детей на проезжей части (близость школьного или иного детского учреждения).

1.21. **«Ремонтные работы».** Место производства работ на дороге.

1.22 (а, б). **«Животные на дороге».** Место возможного появления животных на проезжей части (место прогона скота — 1.22 а, появления диких животных — 1.22 б).

1.23. **«Падение камней».** Участок дороги, на котором возможны обвалы, оползни, падение камней.

1.24. **«Боковой ветер».** Участок дороги, на котором возможен сильный боковой ветер.

1.25. **«Прочие опасности».** Участок дороги, на котором имеются опасности, не предусмотренные другими знаками (выступы скал, обрывы и др.).

25. Предупреждающие знаки, кроме знака 1.6, устанавливаются до начала опасного участка вне населенных пунктов на расстоянии 150—300 м, а в населенных пунктах — на расстоянии 50—100 м. При необходимости знаки устанавливаются на другом расстоянии, которое в этом случае указывается на табличке 5.2а.

Знак 1.6 устанавливается непосредственно перед пересечением с главной дорогой. Вне населенных пунктов знаку обязательно предшествует такой же знак с табличкой 5.2а.

Знаки 1.1, 1.2, 1.8, 1.9, 1.20 и 1.21 вне населенных пунктов обязательно повторяются. Второй знак устанавливается не менее чем за 50 м до опасного участка.

Запрещающие знаки

26. Запрещающие знаки (общий признак запрещения — круг с красным окаймлением или красным фоном, кроме знака 2.15, имеющего форму восьмиугольника) вводят определенные ограничения в движении.

2.1. **«Въезд запрещен».** Запрещается въезд всех транспортных средств.

2.2. **«Движение запрещено».** Запрещается движение всех транспортных средств в обоих направлениях.

2.3. **«Автомобильное движение запрещено».** Запрещается движение всех механических транспортных средств, за исключением двухколесных мотоциклов без коляски.

2.4. **«Грузовое движение запрещено».** Запрещается движение грузовых автомобилей, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 т, а также тракторов, других самоходных машин и механизмов. Если на знаке указана величина тоннажа, то разрешается движение только тех грузовых автомобилей, разрешенный максимальный вес которых менее указанного на знаке.

Под знак 2.4 разрешается движение грузовых автомобилей с наклонной белой полосой на бортах или производящих перевозку групп людей, а также грузовых автомобилей-такси.

2.5. **«Мотоциклетное движение запрещено».** Запрещается движение мотоциклов.

2.6. **«Гужевое движение запрещено».** Запрещается движение гужевых повозок (саней), животных под седлом и вьюком, а также прогон скота.

2.7. **«Движение тракторов запрещено».** Запрещается движение тракторов, других самоходных машин и механизмов.

2.8. **«Движение с прицепом запрещено».** Запрещается движение грузовых автомобилей и тракторов с прицепами или полуприцепами любого типа, а также всякая буксировка транспортных средств.

2.9. **«Велосипедное движение запрещено».** Запрещается движение на велосипедах.

2.10. **«Пешеходное движение запрещено».** Запрещается движение пешеходов.

2.11. **«Ограничение веса».** Запрещается движение транспортных средств, в том числе тягачей с полуприцепами, общий фактический вес которых (включая вес пассажиров и груза) больше указанного на знаке, а также тягачей с прицепами, если общий вес любой части состава транспортных средств больше указанного на знаке.

2.12. **«Ограничение нагрузки на ось».** Запрещается движение транспортных средств, у которых нагрузка на любую ось больше указанной на знаке.

2.13. **«Ограничение габаритной высоты».** Запрещается движение транспортных средств, габаритная высота которых (с грузом или без груза) больше указанной на знаке.

2.14. **«Ограничение габаритной ширины».** Запрещается движение транспортных средств, габаритная ширина которых (с грузом или без груза) больше указанной на знаке.

2.15. **«Проезд без остановки запрещен».** Запрещается движение без остановки у линии «Стоп», а если ее нет — у знака. Водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге.

2.16 а. **«Поворот налево запрещен».** Запрещается поворот налево. Разворот разрешается.

2.16 б. **«Поворот направо запрещен».** Запрещается поворот направо.

2.17. **«Разворот запрещен».** Запрещается разворот. Поворот налево разрешается.

2.18. **«Обгон запрещен».** Запрещается обгонять все транспортные средства, кроме одиночных, движущихся со скоростью менее 30 км/ч, и двухколесных мотоциклов без коляски и велосипедов.

2.19. **«Обгон грузовым автомобилям запрещен».** Запрещается грузовым автомобилям, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 т, обгонять все транспортные средства, кроме одиночных, движущихся со скоростью менее 30 км/ч, и двухколесных мотоциклов без коляски и велосипедов.

2.20. **«Ограничение скорости».** Запрещается движение со скоростью (км/ч), превышающей указанную на знаке.

2.21. **«Подача звукового сигнала запрещена».** Запрещается пользоваться звуковыми сигналами. Как исключение, разрешается подача звукового сигнала для предупреждения дорожно-транспортного происшествия.

2.22. **«Остановка запрещена».** Запрещаются остановка и стоянка транспортных средств.

2.23. **«Стоянка запрещена».** Запрещается стоянка транспортных средств. Как исключение, допускается стоянка автомобилей и мотоколясок инвалидов, а также автомобилей-такси с включенным таксометром.

2.24. **«Преимущество в движении встречных транспортных средств».** Запрещается въезд на узкий участок дороги, если это может затруднить встречное движение. Водители обязаны уступить дорогу встречным транспортным средствам.

2.25 а. **«Конец запрещения обгона».** Обозначение конца зоны действия знака 2.18.

2.25 б. **«Конец запрещения обгона грузовым автомобилям».** Обозначение конца зоны действия знака 2.19.

2.25 в. **«Конец ограничения скорости».** Обозначение конца зоны действия знака 2.20.

2.25 г. **«Конец всех ограничений».** Обозначение конца зоны действия знаков 2.18—2.23.

27. Действие знаков 2.1—2.3 и 2.22 не распространяется на транспортные средства общего пользования, движущиеся по установленным маршрутам.

28. Запрещающие знаки устанавливаются непосредственно перед участками дорог или местами, на которых вводятся соответствующие ограничения, либо на расстоянии от них, указанном на табличке 5.2 а. На дорогах вне населенных пунктов знаку 2.15 обязательно предшествует знак 1.6 с табличкой 5.2 в.

29. Действие запрещающих знаков распространяется:

2.16 (а, б) — непосредственно на то пересечение проезжих частей, перед которым знак установлен;

2.18—2.23 — до ближайшего перекрестка, а при его отсутствии — до конца населенного пункта; зона действия этих знаков может быть уменьшена применением таблички 5.1, а знаков 2.18—2.20, кроме того, установкой знаков 2.25 (а, б, в). Зона действия знаков 2.22 и 2.23 может быть уменьшена применением табличек 5.3 (г, д).

Знаки 2.22 и 2.23 действуют только на ту сторону дороги, на которой они установлены.

Знак 2.25 г отменяет всякие ограничения, введенные знаками 2.18—2.23.

Предписывающие знаки

30. Предписывающие знаки (общий признак предписания — голубой круг) разрешают движение только:

— в определенных направлениях;
— с определенной скоростью;
— определенным участникам движения.

3.1 (а, б, в, г, д). **«Обязательные направления движения».** Движение транспортных средств разрешается только в направлениях, указанных стрелками. Знаки 3.1 (в, д) разрешают также разворот.

3.2. **«Направление объезда препятствия».** Объезд препятствия разрешается только со стороны, указанной стрелкой: справа — 3.2 а, слева — 3.2 б.

3.3. **«Круговое движение».** Движение разрешается только в указанном стрелками направлении.

3.4. **«Движение легковых автомобилей».** Движение разрешается только легковым и сконструированным на их базе автомобилям, мотоциклам, автобусам, а также грузовым автомобилям с разрешенным максимальным весом менее 3,5 т.

3.5. **«Велосипедная дорожка».** Движение разрешается только на велосипедах. По велосипедной дорожке могут двигаться также пешеходы (при отсутствии тротуара или пешеходной дорожки).

3.6. **«Дорожка для пешеходов».** Движение разрешается только пешеходам.

3.7. **«Минимальная скорость».** Указывает минимально допустимую скорость движения (км/ч). Обязывает двигаться с указанной скоростью или большей.

3.8. **«Конец ограничения минимальной скорости».** Обозначение конца зоны действия знака 3.7.

31. Предписывающие знаки устанавливаются непосредственно перед участками дорог или местами, на которые распространяются требования этих знаков, либо на расстоянии до них, указанном на табличке 5.2 а.

32. Действие предписывающих знаков распространяется:

3.1 (а, б, в, г, д) — непосредственно на то пересечение проезжих частей, перед которым знак установлен;

3.1 а — при установке за перекрестком (на перегоне) — до ближайшего перекрестка. Знак не запрещает поворота направо во дворы.

Указательные знаки

33. Указательные знаки (общий признак указания — прямоугольник) сообщают об особенностях дорожной обстановки или информируют о расположении на пути следования обозначенных на этих знаках объектов.

4.1. **«Главная дорога».** Начало дороги, по которой предоставлено преимущественное право проезда нерегулируемых перекрестков.

Примечание. Если на дороге установлен знак 4.1, то в пределах его действия перед перекрестками на других дорогах устанавливаются знаки 1.6 или 2.15.

4.2. **«Конец главной дороги».** Конец дороги, обозначенной знаком 4.1.

4.3. **«Скоростная дорога».** Начало дороги, на которую распространяются специальные требования, предусмотренные настоящими Правилами.

4.4. **«Конец скоростной дороги».** Конец дороги, обозначенной знаком 4.3.

4.5 а. **«Населенный пункт».** Наименование населенного пункта и место, с которого на данной дороге действуют требования настоящих Правил, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах.

4.5 б. **«Населенный пункт».** Наименование и начало населенного пункта, в котором на данной дороге требования настоящих Правил, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах, не действуют.

4.6 а. **«Конец населенного пункта».** Место, с которого на данной дороге утрачивают силу требования настоящих Правил, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах.

4.6 б. **«Конец населенного пункта».** Конец населенного пункта, обозначенного знаком 4.5 б.

4.7. **«Преимущество в движении перед встречными транспортными средствами».** Узкий участок дороги, при движении по которому водитель пользуется преимуществом по отношению к встречным транспортным средствам.

Примечание. Если на дороге установлен знак 4.7, то на противоположном конце узкого участка дороги устанавливается знак 2.24.

4.8. **«Направления движения по полосам».** Количество полос и направления движения по каждой полосе.

4.9 (а, б). **«Одностороннее движение».** Дорога с односторонним движением. Знаки устанавливаются: за перекрестком на дороге с односторонним движением — 4.9 а, перед перекрестком при въезде на дорогу с односторонним движением — 4.9 б.

4.10 (а, б). **«Дорога ведет в тупик».** Дорога, не имеющая сквозного проезда. Знаки устанавливаются: за перекрестком — 4.10 а, перед перекрестком — 4.10 б.

4.11 (а, б, в). **«Место разворота».** Место разворота (поворот налево запрещается) — 4.11 а. На знаке может быть указано число рядов, из которых разрешается разворот (по числу стрелок на знаке) — 4.11 б или протяженность зоны разворота — 4.11 в.

4.12. **«Место стоянки».** Место для стоянки транспортных средств. Границы определяются линиями разметки или конфигурацией проезжей части.

4.13. **«Пешеходный переход».** Место, где пешеходам разрешается переходить проезжую часть.

4.14 (а, б). **«Предварительное указание направлений».** Направление движения к обозначенным на знаке населенным пунктам и другим объектам. На знаке могут быть указаны номера дорог и нанесены изображения знаков, информирующих об особенностях движения, — 4.14 а или обозначены расстояния (км) до указанных на нем объектов — 4.14 б.

4.15. **«Указатель направлений».** Направление движения к пунктам следования и расстояние до них (км).

4.16. **«Указатель расстояний».** Расстояния до пунктов следования (км). Количество обозначенных пунктов должно быть не более трех. Наименование наиболее удаленного пункта располагается снизу.

4.17. **«Наименование объекта».** Наименование пунктов следования иных, чем населенные пункты (реки, озера, достопримечательности и др.).

4.18. **«Километровый знак».** Расстояние от начала или до конца дороги (км).

4.19. **«Номер дороги».** Присвоенный дороге номер.

4.20. **«Автозаправочная станция».** Местонахождение автозаправочной станции (АЗС).

4.21. **«Пункт технического обслуживания».** Местонахождение пункта технического обслуживания транспортных средств.

4.22. **«Пункт медицинской помощи».** Местонахождение учреждения, где может быть оказана медицинская помощь.



4.23. **«Телефон».** Местонахождение телефона общего пользования.

4.24. **«Пункт питания».** Местонахождение пункта общественного питания.

4.25. **«Гостиница».** Местонахождение гостиницы или мотеля.

4.26. **«Кемпинг».** Местонахождение лагеря автотуристов.

34. Указательные знаки устанавливаются:

4.1—4.6 соответственно в начале или в конце дороги или населенного пункта. Знак 4.1 может повторяться перед перекрестком;

4.14 — на дорогах вне населенных пунктов не менее чем за 300 м, а в населенных пунктах не менее чем за 50 м до перекрестка;

4.11, 4.12, 4.20—4.26 — непосредственно у мест разворота или у обозначенных на знаках объектов и мест поворота к ним, либо на расстоянии, указанном соответственно на знаке или табличках 5.2 (а, б).

Дополнительные средства информации

35. Дополнительными средствами информации служат таблички:

5.1. **«Зона действия знака».** Уменьшает зону действия запрещающих знаков 2.18—2.23 или указывает протяженность опасного участка, обозначенного предупреждающими знаками 1.11—1.16, 1.20—1.23.

5.2 (а, б, в). **«Расстояние до объекта».** Указывает:

— расстояние от знака до начала опасного участка, зоны соответствующего ограничения или определенного объекта (места), находящегося впереди по ходу движения, — 5.2 а;

— расстояние от указательного знака до обозначенного на нем объекта (места), находящегося в стороне от дороги, — 5.2 б;

— расстояние от знака 1.6 до перекрестка в случае, если непосредственно перед перекрестком установлен знак 2.15, — 5.2 в.

5.3 (а, б, в, г, д, е). **«Направление действия знака».** Указывает:

— направления действия запрещающих и предписывающих знаков: направо — 5.3 а, налево — 5.3 б, направо и налево — 5.3 в;

— направления зоны действия знака 2.22 или 2.23 (одновременно может быть указана протяженность зоны в м или км): за знаком — 5.3 г, перед знаком — 5.3 д, за знаком и перед ним — 5.3 е.

5.4. **«Полоса движения».** Указывает полосу движения, на которую распространяется действие дорожного знака или светофора.

5.5. **«Направление объезда».** Указывает направление объезда закрытых для движения участков дороги.

5.6. **«Время действия знака».** Указывает дни недели или время суток, в течение которого действует знак.

5.7. **«Вид транспортного средства».** Указывает вид транспортного средства, на который распространяется действие знака.

5.8 (а, б, в). **«Железнодорожный переезд».** Дополнительно предупреждают водителей о приближении к железнодорожному переезду.

5.9. **«Конфигурация пересечения равнозначных дорог».** Указывает конфигурацию перекрестка равнозначных дорог. Устанавливается под знаком 1.4.

5.10. **«Направление главной дороги».** Указывает направление главной дороги на перекрестке. Устанавливается под знаками 1.6, 2.15, 4.1.

5.11. **«Направление поворота».** Указывает местонахождение и направление опасного поворота.

5.12. **«Стоп».** Указывает место остановки транспортных средств у дорожного знака 2.15 и при сигнале светофора или регулировщика, запрещающем движение. Табличка 5.12 дублирует линию «Стоп».

36. Таблички 5.1 — 5.7, 5.8 (а, в), 5.9, 5.10 размещаются непосредственно под знаком или светофором, к которым они относятся.

Таблички 5.8 б, 5.11, 5.12 применяются самостоятельно.

Таблички 5.8 размещаются:

— под первым знаком 1.1 или 1.2 — 5.8 а;

— между знаками на равном расстоянии от них — 5.8 б;

— под вторым знаком 1.1 или 1.2— 5.8 в.

37. Перед железнодорожными переездами без шлагбаума в дополнение к дорожным знакам 1.2 устанавливается сигнальный знак «Берегись поезда»:

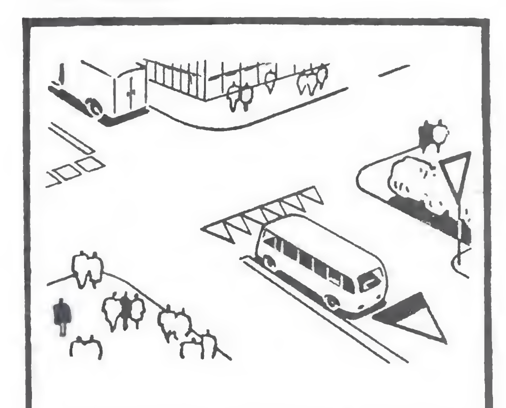
— при пересечении дорогой одного железнодорожного пути — а;

— при пересечении дорогой двух и более железнодорожных путей — б.

Этот знак устанавливается на расстоянии 20 м до крайних рельсов железнодорожного пути, а при наличии на переезде светофора — вместе с ним.

38. Могут применяться также другие таблички и указатели, помогающие водителям ориентироваться в обстановке, но не вводящие каких-либо ограничений. Обозначения и надписи в таких случаях должны выполняться белой краской на голубом фоне.

39. Если установлен временный знак на переносной стойке, имеющий иное значение, чем стационарный знак, водитель обязан руководствоваться временным знаком.



«Поперечная разметка в виде одной прерывистой широкой линии или линии, образованной треугольниками, вершины которых обращены в сторону водителя,.. указывает место, где водитель **обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся по главной дороге»** (пункт 43).

РАЗМЕТКА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

40. К разметке относятся линии, надписи и иные обозначения на проезжей части, устанавливающие порядок дорожного движения.

Продольная разметка

41. Продольная разметка применяется для:

а) разделения встречных потоков транспортных средств;

б) разделения проезжей части на полосы движения;

в) обозначения края проезжей части.

Пересекать сплошную линию продольной разметки или наезжать на нее запрещается. Прерывистую одинарную линию разрешается пересекать с любой стороны; прерывистые двойные линии, служащие для выделения полос, направление движения по которым может изменяться на противоположное, разрешается пересекать, если они расположены справа от водителя.

Если рядом нанесены две линии, из которых одна сплошная, а другая прерывистая, то пересекать их можно со стороны прерывистой только при обгоне, объезде, повороте или развороте.

Примечание. Сплошную линию, обозначающую край проезжей части, вне населенных пунктов пересекать разрешается.

Поперечная разметка

42. Поперечная разметка в виде сплошной широкой линии, нанесенной поперек полосы движения (линия «Стоп»), указывает место, где водитель должен остановиться при наличии дорожного знака 2.15 «Проезд без остановки запрещен» и при запрещающем сигнале светофора или регулировщика; перед линией может быть нанесено слово «Стоп».

43. Поперечная разметка в виде одной прерывистой широкой линии или линии, образованной треугольниками, вершины которых обращены в сторону водителя, применяемая при въезде на дорогу при наличии дорожного знака 1.6 «Пересечение с главной дорогой», указывает место, где водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся по главной дороге. Перед такой разметкой слово «Стоп» не наносится, но может быть изображен контур треугольника, одна из сторон которого с широкой каймой параллельна разметке, противоположная вершина направлена в сторону приближающихся транспортных средств.

44. Разметка в виде широких сплошных линий, нанесенных на проезжую часть параллельно ее оси («зебра»), обозначает пешеходный переход.

Другие виды разметки

45. Другие виды разметки применяются для обозначения:

а) мест остановки пешеходов (островок безопасности);

б) площадок для пассажиров транспортных средств общего пользования (посадочная площадка);

в) разделительных и направляющих островков;

г) границы и порядка расположения на площадке транспортных средств при стоянке;

д) зоны запрещения остановки, кроме транспортных средств общего пользования. Для обозначения этой зоны применяется сплошная линия, нанесенная на бортовом камне или у края проезжей части;

е) зоны запрещения стоянки, кроме транспортных средств общего пользования. Для обозначения этой зоны применяется прерывистая линия, нанесенная на бортовом камне или у края проезжей части, либо зигзагообразная линия.

46. Участки проезжей части, ограниченные сплошными линиями, использовать для движения транспортных средств запрещается.

Сплошные линии, обозначающие границы площадок и зон остановки и стоянки транспортных средств, разрешается пересекать.

Островки могут быть заштрихованы параллельными линиями, нанесенными под углом к оси проезжей части.

47. Для обозначения направлений движения применяется разметка:

а) в виде стрел, указывающих направления движения по данной полосе;

б) в виде изогнутых линий, определяющих направления движения при повороте на перекрестке, либо повороте или развороте в разрывах сплошной линии продольной разметки.

48. На проезжей части могут наноситься номера дорог, надписи и другие обозначения, помогающие водителям ориентироваться в обстановке движения.

49. В случае, если значения дорожных знаков и линий разметки противоречат друг другу, водители должны руководствоваться знаками.

ГЛАВА V
СИГНАЛЫ ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

СИГНАЛЫ СВЕТОФОРА

50. Для регулирования дорожного движения применяются светофоры с сигналами зеленого, желтого и красного цвета, имеющими, как правило, форму круга и вертикальное или горизонтальное расположение.

В вертикальных светофорах сигналы располагаются сверху вниз: красный, желтый, зеленый; в горизонтальных — слева направо: красный, желтый, зеленый.

51. Вертикальные светофоры могут иметь одну или две дополнительные секции с сигналами в виде зеленой стрелки. Секции располагаются на уровне зеленого сигнала.

52. В светофоре без дополнительных секций на всех его сигналах могут быть нанесены контуры стрелок. Эти стрелки указывают направления движения при разрешающем сигнале, предписанные на перекрестке дорожными знаками.

53. Сигналы светофора имеют следующие значения:

а) **зеленый сигнал** — разрешает движение транспортных средств и пешеходов. Мигание зеленого сигнала предупреждает, что время его действия истекает и вскоре будет включен желтый сигнал;

б) **желтый сигнал** — предупреждает о смене сигналов светофора и запрещает движение транспортных средств и пешеходов. Водителям, которые при включении сигнала не могли остановиться с учетом требований настоящих Правил перед перекрестком или пешеходным переходом, разрешается дальнейшее движение. Пешеходы, которые при включении сигнала находились на проезжей части, должны закончить переход или остановиться на островке безопасности, а при его отсутствии — на середине проезжей части;

в) **желтый мигающий сигнал** — разрешает движение транспортных средств и пешеходов и предупреждает об опасности;

г) **красный сигнал** — запрещает движение транспортных средств и пешеходов.

Желтый сигнал, включенный одновременно с красным, не изменяет его запрещающего значения и предупреждает, что вскоре будет включен зеленый сигнал.

54. Если светофор оборудован дополнительной секцией со стрелкой, движение транспортных средств по направлению стрелки разрешается лишь тогда, когда она включена. Стрелка, указывающая направление налево, разрешает и разворот.

При движении в направлении стрелки, включенной одновременно с красным или желтым сигналом, водители обязаны уступить дорогу транспортным средствам, проезжающим с других направлений.

55. Для регулирования движения пешеходов применяются светофоры двухцветной сигнализации, имеющие вверху красный и внизу зеленый сигналы в виде силуэтов пешеходов (или надписей «Стойте», «Идите»). В местах, где установлены такие светофоры, пешеходам разрешается переходить проезжую часть только при зеленом сигнале этого светофора. Мигание зеленого сигнала данного светофора предупреждает, что вскоре будет включен красный сигнал.

56. Для регулирования движения транспортных средств по отдельным полосам проезжей части, направление движения по которым может изменяться на противоположное, применяются светофоры с двумя сигналами: зеленым в виде стрелы, направленной вниз, и красным в виде двух перекрещивающихся наклонных полос. Сигналы таких светофоров имеют следующие значения:

а) **зеленый сигнал в форме стрелы, направленной вниз,**—разрешает движение по той полосе проезжей части, над которой он расположен;

б) **красный сигнал в форме двух перекрещивающихся наклонных полос** — запрещает движение по той полосе проезжей части, над которой он расположен.

57. Перед железнодорожными переездами, разводными мостами, причалами паромных переправ и в местах выезда на дорогу пожарных и других специальных автомобилей применяются светофоры с двумя горизонтально расположенными и попеременно мигающими красными сигналами или только одним красным мигающим сигналом. Эти сигналы запрещают проезжать за линию (табличку) «Стоп», а если ее нет, — за светофор.

58. Для регулирования движения трамваев, троллейбусов, маршрутных автобусов могут применяться светофоры особой формы с сигналами бело-лунного цвета, действие которых не распространяется на водителей других транспортных средств.

59. При наличии на регулируемом перекрестке дорожных знаков, устанавливающих преимущественное право на движение, водители должны руководствоваться сигналами светофора.

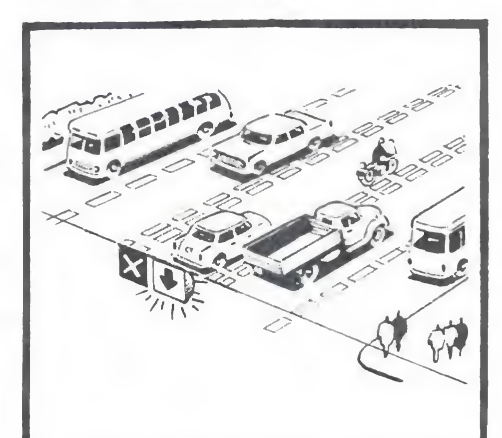


«В светофоре без дополнительных секций на всех его сигналах могут быть нанесены контуры стрелок. Эти стрелки указывают направления движения при разрешающем сигнале, предписанные на перекрестке дорожными знаками» (пункт 52).

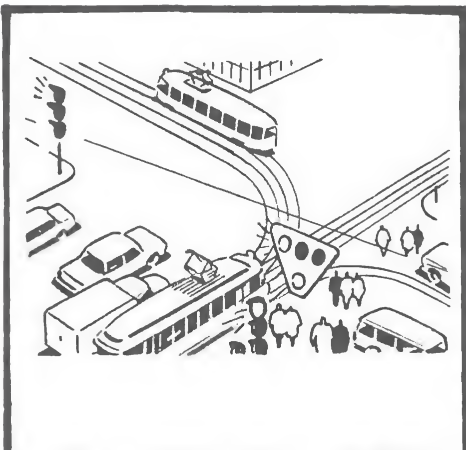
СИГНАЛЫ РЕГУЛИРОВЩИКА (ЛИЦА, УПОЛНОМОЧЕННОГО РЕГУЛИРОВАТЬ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ)

60. Сигналами регулировщика служат положения его корпуса и жесты руками, в том числе с жезлом.

61. Регулировщик обращен к водителям и пешеходам боком, руки вытянуты в стороны или опущены:



«Для регулирования движения транспортных средств по отдельным полосам проезжей части, направление движения по которым может изменяться на противоположное, применяются светофоры с двумя сигналами: зеленым в виде стрелы, направленной вниз, и красным в виде двух перекрещивающихся наклонных полос» (пункт 56).



«Для регулирования движения трамваев, троллейбусов, маршрутных автобусов могут применяться светофоры особой формы с сигналами бело-лунного цвета, действие которых не распространяется на водителей других транспортных средств» (пункт 58).

а) нерельсовым транспортным средствам разрешается движение прямо и поворот направо;

б) трамваям разрешается движение только прямо;

в) пешеходам разрешается переходить проезжую часть.

62. Регулировщик вытянул правую руку вперед:

а) со стороны спины и правого бока движение всех транспортных средств запрещается, пешеходам разрешается переходить проезжую часть со стороны правого бока за спиной регулировщика;

б) со стороны груди транспортным средствам разрешается поворот направо, пешеходам запрещается переходить проезжую часть;

в) со стороны левого бока нерельсовым транспортным средствам разрешается движение во всех направлениях, трамваям — только поворот налево; пешеходам разрешается переходить проезжую часть за спиной регулировщика.

63. Регулировщик обращен к водителям и пешеходам грудью или спиной, руки вытянуты в стороны или опущены — движение всех транспортных средств и пешеходов запрещается.

64. Регулировщик поднял руку вверх — движение транспортных средств и пешеходов запрещается. Водителям, которые при подаче сигнала не могли остановиться с учетом требований настоящих Правил перед перекрестком или пешеходным переходом, разрешается дальнейшее движение. Пешеходы, которые при подаче сигнала находились на проезжей части, должны закончить переход или остановиться на островке безопасности, а при его отсутствии — на середине проезжей части.

65. Регулировщик покачивает круглым диском с красным огнем или отражателем света, жезлом или рукой — водители, в сторону которых направлен этот сигнал, обязаны остановиться.

66. Регулировщик может подавать и другие сигналы, понятные водителям и пешеходам (предлагающие изменить направление движения, занять крайнюю правую полосу, снизить или увеличить скорость, остановиться и т. п.).

67. Водители и пешеходы обязаны руководствоваться сигналами регулировщика, даже если его сигналы противоречат сигналам светофора, дорожным знакам и разметке.

ГЛАВА VI
ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ, ОСТАНОВКА И СТОЯНКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ

68. Водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления, а если их нет или они неисправны — рукой:

а) перед началом движения после остановки (стоянки) или перед остановкой;

б) перед перестроением, поворотом или разворотом.

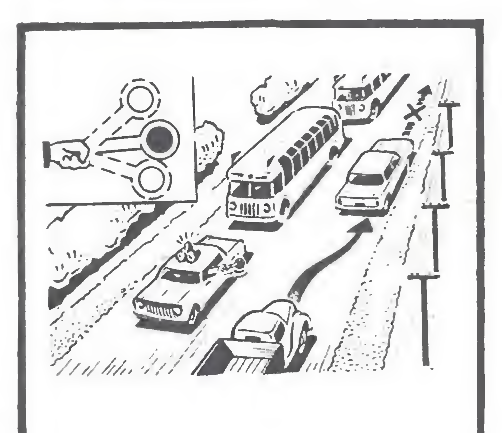
69. Если сигналы подаются рукой, водитель обязан:

а) перед перестроением или поворотом налево вытянуть в сторону левую руку либо правую, согнутую в локте, — вверх;

б) перед перестроением или поворотом направо вытянуть в сторону правую руку либо левую, согнутую в локте, — вверх;

в) перед торможением поднять руку вверх.

70. Предупредительный сигнал должен быть подан заблаговременно до начала выполнения маневра и прекращен немедленно после его завершения (сигнал рукой может быть закончен непосредственно перед выполнением маневра). Подача сигнала не дает водителю преимущественного права проезда и не освобождает его от принятия необходимых мер предосторожности.



«Регулировщик покачивает круглым диском с красным огнем или отражателем света, жезлом или рукой — водители, в сторону которых направлен этот сигнал, обязаны остановиться» (пункт 65).

71. Дополнительным предупредительным сигналом об обгоне может служить переключение света фар, а вне населенных пунктов — и звуковой сигнал.

72. Звуковые сигналы в населенных пунктах запрещаются. Как исключение, разрешается подача звукового сигнала для предупреждения дорожно-транспортного происшествия.

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ДИСТАНЦИЯ

73. Водитель должен выбирать такую скорость, чтобы с учетом интенсивности движения, дорожных условий (в частности, ширины и состояния проезжей части, видимости в направлении движения, атмосферных условий, рельефа местности), а также особенностей груза быть в состоянии выполнить необходимые действия по управлению транспортным средством.

Водитель должен принять меры к снижению скорости или остановке перед любым препятствием, которое он должен был и мог предвидеть.

74. В населенных пунктах движение транспортных средств разрешается со скоростью не более 60 км/ч.

Примечание. На участках дорог с необходимым оборудованием для обеспечения безопасности движения по решению Совета Министров союзной (не имеющей областного деления) или автономной республики, исполкома краевого, областного, городского Совета депутатов трудящихся в населенных пунктах разрешенная скорость может быть повышена. На таких участках дорог устанавливаются соответствующие дорожные знаки.

75. Водителю запрещается:

а) превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой данного транспортного средства, или скорость, указанную на специальном знаке, устанавливаемом на транспортном средстве по предписанию Госавтоинспекции;

б) затруднять нормальное движение других транспортных средств, двигаясь без необходимости со слишком малой скоростью;

в) резко тормозить, если это не требуется для обеспечения безопасности движения.

76. Водитель в зависимости от скорости должен выбирать такую дистанцию, чтобы избежать столкновения в случае торможения движущегося впереди транспортного средства, а также необходимый интервал, обеспечивающий безопасное движение.

РАСПОЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

77. Число полос для движения нерельсовых транспортных средств определяется разметкой или дорожным знаком 4.8 «Направления движения по полосам», а если их нет, то самим водителем с учетом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых между ними интервалов.

78. Водители нерельсовых транспортных средств должны вести их по возможности ближе к правому краю проезжей части.

79. Водителю запрещается занимать левые полосы, если свободны правые полосы. Если для движения нерельсовых транспортных средств в данном направлении имеется три полосы или более, то грузовым автомобилям запре-

щается выезжать на крайнюю левую полосу, за исключением перестроения для поворота налево или разворота.

80. На дороге с двусторонним движением, имеющей три полосы, запрещается выезжать на крайнюю полосу проезжей части, предназначенную для движения во встречном направлении.

81. Транспортным средствам, максимальная скорость которых не должна превышать 30 км/ч или которые вследствие технических причин не могут развивать такую скорость, разрешается выезжать влево за пределы крайней правой полосы только для обгона, объезда, перестроения для поворота налево или разворота.

82. По трамвайным путям и только попутного направления движение нерельсовых транспортных средств допускается при обгоне или объезде, а также в случае, если их габариты превышают ширину проезжей части, предназначенной для движения нерельсовых транспортных средств.

83. Если встречный разъезд транспортных средств затруднен препятствием, преимущественное право имеет водитель, движущийся по свободной полосе.

НАЧАЛО ДВИЖЕНИЯ, МАНЕВРИРОВАНИЕ

84. При выезде из дворов и с других территорий, прилегающих к дороге, водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по ней, и пропустить пешеходов.

85. Перед началом движения от места остановки (стоянки), перестроением и всяким изменением направления движения водитель обязан убедиться, что своим маневром он не создает помех для движения.

86. При перестроении водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно в прямом направлении. Если перестроение осуществляется одновременно в соседних рядах, преимущество имеет водитель, находящийся справа.

87. Перед поворотом направо водитель обязан заблаговременно занять крайнее правое, а перед поворотом налево или разворотом — крайнее левое положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении.

На перекрестке поворот должен производиться таким образом, чтобы при выезде с перекрестка транспортное средство не оказалось на полосе встречного движения; при повороте направо транспортное средство должно двигаться по возможности ближе к правому краю проезжей части.

88. При повороте налево (развороте) вне перекрестка водитель нерельсового транспортного средства должен уступить дорогу встречным транспортным средствам и трамваю попутного направления. Если ширина проезжей части недостаточна для разворота из крайнего левого положения, его, как исключение, разрешается производить от правого края проезжей части. В этом случае водитель обязан уступить дорогу как попутным, так и встречным транспортным средствам.

89. Разворот запрещается:

а) на обозначенных пешеходных переходах и ближе 15 м от перекрестков;



«На дороге с двусторонним движением, имеющей три полосы, запрещается выезжать на крайнюю полосу проезжей части, предназначенную для движения во встречном направлении» (пункт 80).

б) на железнодорожных переездах, в туннелях, на мостах, путепроводах, эстакадах;

в) вне населенных пунктов на участках с видимостью дороги в каждом направлении менее 100 м.

90. Перед началом движения задним ходом водитель должен убедиться в том, что этот маневр не создаст помех для движения и будет безопасен.

ОБГОН

91. Прежде чем начать обгон, водитель должен убедиться в том, что полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном расстоянии и что этим маневром он не создаст помех другим транспортным средствам и пешеходам.

92. Обгонять нерельсовые транспортные средства разрешается только с левой стороны. Однако обгон нерельсового транспортного средства, водитель которого подал сигнал поворота налево и приступил к его выполнению, производится с правой стороны.

93. Водителю обгоняемого транспортного средства запрещается препятствовать обгону повышением скорости движения или иными действиями.

94. При двух и более полосах для движения нерельсовых транспортных средста в данном направлении водитель, производящий обгон, может остаться на левой полосе при условии, если по возвращении на ранее занимаемую полосу ему пришлось бы сразу начать новый обгон и при этом он не создаст помех транспортным средствам, движущимся за ним с более высокой скоростью.

95. Обгон запрещается:

а) на перекрестках, за исключением случаев:

— обгона на регулируемых перекрестках;

— обгона велосипедов и двухколесных мотоциклов без коляски;

— разрешенного обгона справа;

— обгона, осуществляемого на дороге, являющейся главной по отношению к пересекаемой;

б) на железнодорожных переездах и ближе 100 м перед ними;

в) транспортного средства, производящего обгон или объезд;

г) в конце подъема и на других участках дорог с ограниченной видимостью с выездом на полосу встречного движения.

ОСТАНОВКА И СТОЯНКА

96. Перед остановкой транспортного средства водитель обязан перестроиться и остановиться у тротуара или на обочине, а при их отсутствии — у края проезжей части.

97. Стоянка транспортных средств на проезжей части разрешается в один ряд. Мотоциклы без коляски и велосипеды разрешается ставить в два ряда.

Ставить транспортные средства под углом к краю проезжей части разрешается только там, где такая стоянка не затруднит движение других транспортных средств.

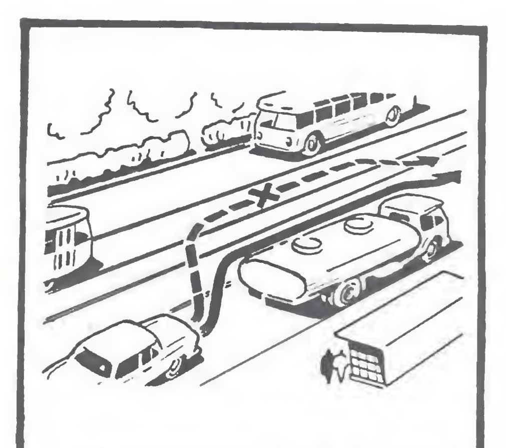
Длительная стоянка (отдых, ночлег и т. п.) вне населенного пункта разрешается только на специальных площадках или за пределами дороги.

98. Покидать место водителя или оставлять транспортное средство можно при условии, если приняты необходимые меры предосторожности, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства и использование его в отсутствие водителя.

99. Остановка и стоянка запрещаются:

а) на левой стороне дороги (как исключение, остановка разрешается в населенных пунктах: на дорогах с односторонним движением при наличии с левой стороны тротуара и на дорогах, не имеющих трамвайных путей, расположенных посредине проезжей части, и с одной полосой для движения в каждом направлении);

б) на железнодорожных переездах, в туннелях и под эстакадами, мостами или путепроводами;



«По трамвайным путям и только попутного направления движение нерельсовых транспортных средств допускается при обгоне или объезде, а также в случае, если их габариты превышают ширину проезжей части, предназначенной для движения нерельсовых транспортных средств» (пункт 82).

в) в местах, где расстояние между сплошной линией продольной разметки и остановившимся транспортным средством менее 3 м;

г) на обозначенных пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними;

д) ближе 5 м от края пересекаемых проезжих частей перекрестка, за исключением стороны напротив бокового проезда на трехсторонних перекрестках, имеющих сплошную линию разметки (разделительную полосу);

е) ближе 15 м от указателя остановки автобуса, троллейбуса, трамвая (на стороне остановки) и от указателя стоянки автомобилей-такси, если это создаст помехи их движению;

ж) в местах, где транспортное средство закроет от других водителей сигналы светофора или дорожные знаки.

100. Стоянка запрещается:

а) вне населенных пунктов вблизи крутых поворотов и выпуклых переломов продольного профиля дороги с видимостью в каждом направлении менее 100 м;

б) ближе 100 м от железнодорожных переездов;

в) в местах выезда из дворов и ближе 5 м от них;

г) в местах, где остановившееся транспортное средство создаст препятствие для движения других транспортных средств или пешеходов.

101. При вынужденной остановке в местах, перечисленных в подпункте «б» пункта 99, или с нарушением требований пункта 96 настоящих Правил, а также в условиях, когда транспортное средство другими водителями не может быть замечено своевременно, водитель механического транспортного средства, кроме мотоциклов без коляски, обязан выставить на расстоянии 25—30 м позади транспортного средства знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь.



«...На перекрестке поворот должен производиться таким образом, чтобы при выезде с перекрестка транспортное средство не оказалось на полосе встречного движения; при повороте направо транспортное средство должно двигаться по возможности ближе к правому краю проезжей части» (пункт 87).

ГЛАВА VII

ПРОЕЗД ПЕРЕКРЕСТКОВ, ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ, ОСТАНОВОК ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ

РЕГУЛИРУЕМЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ

102. Перекресток, где очередность движения определяется сигналами светофора или регулировщика, считается регулируемым. При желтом мигающем сигнале или выключенном светофоре перекресток считается нерегулируемым.

103. Если сигналы светофора или регулировщика разрешают движение одновременно трамваю и нерельсовым транспортным средствам, то трамвай пользуется преимуществом независимо от направления его движения, за исключением случаев движения трамвая на стрелку, включенную одновременно с красным сигналом светофора.

104. Запрещается въезжать на перекресток даже при разрешающем сигнале светофора, если образовался затор, который вынудит водителя остановиться на перекрестке.

105. При повороте налево или направо водитель транспортного средства должен пропустить пешеходов, переходящих проезжую часть дороги по разрешающему сигналу светофора или регулировщика.

106. Водитель, въехавший на перекресток при разрешающем сигнале светофора, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигналов светофора на выходе с перекрестка.

Однако, если на перекрестке перед светофорами, расположенными на пути движения водителя, имеются линии (таблички) «Стоп», водитель должен руководствоваться сигналами каждого светофора.

107. При повороте налево или развороте по зеленому сигналу светофора (без дополнительной секции слева) водитель нерельсового транспортного средства должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся со встречного направления прямо и направо, а также трамваю попутного направления.

Водитель трамвая должен уступить дорогу трамваю, проезжающему со встречного направления прямо и направо.

Водитель транспортного средства, движущегося с поперечного направления, обязан независимо от сигналов светофора уступить дорогу транспортному средству, завершающему разворот на перекрестке.

108. На перекрестке, где направления движения по полосам проезжей части не регламентированы дорожным знаком 4.8 «Направления движения по полосам» или разметкой, водитель, движущийся в прямом направлении и оказавшийся на полосе, движение по которой регулируется дополнительной секцией, должен продолжать движение в направлении, указанном включенной стрелкой, если его остановка воспрепятствовала бы движению других транспортных средств, следующих за ним по той же полосе.

109. При сигнале светофора или регулировщика, запрещающем движение, водитель обязан остановиться у линии (таблички) «Стоп», а если ее нет, — перед перекрестком, не создавая помех пешеходам.



«Остановка и стоянка запрещаются... ближе 5 м от края пересекаемых проезжих частей перекрестка...» (пункт 99д).

НЕРЕГУЛИРУЕМЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ

110. На перекрестке неравнозначных дорог водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по главной независимо от направления их дальнейшего движения.

Примечание. Главной считается дорога с любым покрытием по отношению к дороге без покрытия (грунтовой) либо дорога, обозначенная дорожными знаками 1.5 или 4.1, по отношению к дороге, обозначенной знаками 1.6 или 2.15.

111. На перекрестке равнозначных дорог водитель трамвая, независимо от направления движения, имеет преимущественное право перед водителями нерельсовых транспортных средств.

Водитель нерельсового транспортного средства должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа, независимо от направления их дальнейшего движения. Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.

112. В случае, когда главная дорога на перекрестке меняет направление, водители, движущиеся по главной дороге, должны руководствоваться между собой правилами проезда перекрестков равнозначных дорог. Этим же правилом должны руководствоваться между собой и водители, движущиеся по второстепенным дорогам.

113. При повороте налево или развороте водитель нерельсового транспортного средства должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по равнозначной дороге со встречного направления прямо и направо, а также трамваю попутного направления. Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.

При повороте направо водитель нерельсового транспортного средства должен уступить дорогу трамваю, движущемуся справа.

114. При повороте налево или направо водитель транспортного средства должен пропустить пешеходов, переходящих проезжую часть дороги, на которую он поворачивает.

115. При выезде на нерегулируемый перекресток водитель должен при наличии дорожного знака 2.15 «Проезд без остановки запрещен» остановиться перед линией (табличкой) «Стоп», а если ее нет, — перед этим знаком.

В других случаях для пропуска транспортных средств, водители которых имеют преимущественное право на движение, запрещается выезжать за линию поперечной разметки, применяемую со знаком 1.6 «Пересечение с главной дорогой», а при ее отсутствии — на проезжую часть пересекаемой дороги.

ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ И ОСТАНОВКИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

116. Приближаясь к нерегулируемому обозначенному пешеходному переходу, водитель транспортного средства в случае необходимости должен снизить скорость или остановиться, чтобы пропустить пешеходов.

117. При проезде мимо трамвая или троллейбуса попутного направления, стоящих на обозначенной остановке, расположенной посредине дороги, водитель в случае необходимости должен снизить скорость или остановиться, чтобы пропустить пешеходов, идущих к остановке или от нее.

118. В населенных пунктах водитель транспортного средства не должен создавать помех троллейбусам и автобусам попутного направления, отъезжающим от обозначенной остановки. Водители троллейбусов и автобусов должны также принимать меры предосторожности во избежание дорожно-транспортного происшествия.

119. Приближаясь к остановившемуся транспортному средству, имеющему опознавательный знак перевозки детей, водитель обязан снизить скорость или остановиться, чтобы пропустить детей.

«Если сигналы светофора или регулировщика разрешают движение одновременно трамваю и нерельсовым транспортным средствам, то трамвай пользуется преимуществом... за исключением случаев движения трамвая на стрелку, включенную одновременно с красным сигналом светофора» (пункт 103).

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ

120. При подъезде к железнодорожному переезду водитель должен убедиться в безопасности движения и руководствоваться дорожными знаками, световой и звуковой сигнализацией, положением шлагбаума (полушлагбаума) и указаниями дежурного по переезду.

121. Запрещается въезжать на переезд при закрытом либо начинающем закрываться шлагбауме и, независимо от положения шлагбаума, при мигающих красных сигналах светофора или включенной звуковой сигнализации. Запрещается также въезжать на переезд при отсутствии шлагбаумов и сигнализации или при открытом шлагбауме либо негорящих сигналах светофора, если к переезду приближается поезд (локомотив, дрезина).

Перед возобновлением движения водитель обязан вновь убедиться в отсутствии приближающегося к переезду поезда.

122. Для пропуска приближающегося поезда и в случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель обязан остановиться не ближе 5 м до шлагбаума или светофора, а при их отсутствии — не ближе 10 м до первого рельса.

123. При отсутствии перед переездом разметки, определяющей число полос движения, или дорожного знака 4.8 «Направления движения по полосам» движение транспортных средств через переезд разрешается только в один ряд.

124. Гужевые обозы должны следовать через переезд поочередно группами не более трех повозок (саней) в каждой; меры предосторожности обязан соблюдать водитель каждой повозки.

Стадо животных должно быть разделено, на группы такой численности, чтобы с учетом количества погонщиков был обеспечен быстрый и безопасный прогон каждой группы через переезд.

125. При вынужденной остановке на переезде водитель обязан высадить людей и немедленно принять все зависящие от него меры для освобождения переезда. Если транспортное средство не удается удалить с переезда, то водитель должен:

а) при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив, как подавать сигнал остановки машинисту приближающегося поезда;

б) оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги;

в) при появлении поезда (локомотива, дрезины) бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки.

Примечание. Сигналом остановки служит круговое движение руки (днем — с лоскутом яркой материи или каким-либо хорошо видимым предметом, ночью — с факелом или фонарем).

Сигналом общей тревоги служат серии из одного длинного и трех коротких звуковых сигналов.

126. Только с разрешения начальника дистанции пути железной дороги допускается движение через переезд:



«Запрещается въезжать на перекресток даже при разрешающем сигнале светофора, если образовался затор, который вынудит водителя остановиться на перекрестне» (пункт 104).

а) транспортных средств и других самоходных машин и механизмов, ширина которых более 5 м или высота от поверхности дороги более 4,5 м (с грузом или без груза);

б) автопоездов, длина которых превышает с одним прицепом (полуприцепом) 20 м, а с двумя и более прицепами — 24 м;

в) специальных транспортных средств, перевозящих особо тяжелые грузы (крупное оборудование, мостовые фермы и т. п.);

г) тихоходных машин и механизмов (каток и т. п.), скорость движения которых менее 5 км/ч, а также тракторных саней-волокуш.

Заявка должна быть подана не позже чем за 24 часа до перевозки.

127. Водителю запрещается:

а) провозить через переезд в нетранспортном положении сельскохозяйственные, дорожные, строительные и другие машины и механизмы;

б) пересекать железнодорожные пути в неустановленных местах;

в) самовольно открывать шлагбаум или объезжать его.

ГЛАВА VIII
ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ ДВИЖЕНИЯ

ДВИЖЕНИЕ ПО СКОРОСТНЫМ ДОРОГАМ

128. На скоростных дорогах, обозначенных дорожным знаком 4.3 «Скоростная дорога», запрещается:

а) движение пешеходов, велосипедистов, гужевых повозок, любых механических транспортных средств, максимальная скорость которых по технической характеристике меньше 40 км/ч, а также прогон скота;

б) остановка вне специально выде-

ленной полосы или мест, обозначенных дорожным знаком 4.12 «Место стоянки». В случае вынужденной остановки вне этих мест водитель механического транспортного средства (кроме мотоцикла без коляски) обязан выставить на расстоянии 25—30 м позади транспортного средства знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь;

в) разворот, въезд на разделительную полосу и разрывы в ней;

г) движение задним ходом;

д) движение грузовых автомобилей далее второй полосы;

е) учебная езда.

129. Въезжая на скоростную дорогу, водитель обязан:

а) при наличии полосы ускорения двигаться по ней и вливаться в транспортный поток, не создавая помех для движения;

б) при отсутствии полосы ускорения уступить дорогу движущимся по скоростной дороге транспортным средствам.

ДВИЖЕНИЕ ПО ГОРНЫМ ДОРОГАМ

130. На горных дорогах, а также участках других дорог, обозначенных дорожным знаком 1.12 «Крутой спуск», где встречный разъезд затруднен, водитель транспортного средства, движущегося под уклон, должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся на подъем.

131. На горных дорогах запрещается:

а) движение с выключенными сцеплением или передачей на спусках, обозначенных дорожным знаком 1.12 «Крутой спуск»;

б) буксировка на гибкой сцепке;

в) всякая буксировка в гололедицу.

ДВИЖЕНИЕ И СТОЯНКА В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

132. При движении в темное время суток или в других условиях недостаточной видимости, а также в туннелях на транспортном средстве должны быть включены внешние световые приборы.

При буксировке нескольких прицепов задние габаритные огни могут быть включены только на последнем прицепе.

Примечание. Условиями недостаточной видимости считаются метеорологические условия (туман, дождь, снегопад и т. п.), ограничивающие видимость до 100 м.

133. На освещенных участках дорог движение разрешается с ближним светом фар или габаритными огнями, а на неосвещенных — с дальним или ближним светом фар.

134. Дальний свет должен быть переключен на ближний не менее чем за 150 м до движущегося навстречу транспортного средства, а также во всех случаях, когда он может ослепить других водителей, в том числе движущихся в попутном направлении. При ослеплении водитель обязан, не меняя полосу для движения, снизить скорость или остановиться.

135. При остановке и стоянке на неосвещенных участках дороги в темное время суток или в других условиях недостаточной видимости на механическом транспортном средстве должны быть включены габаритные или стояночные огни. При их неисправности или отсутствии транспортное средство вне населенных пунктов должно быть отведено за пределы дороги, а если это невозможно, водитель механического транспортного средства (кроме мотоцикла без коляски) обязан выставить на расстоянии 25—30 м позади транспортного средства знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь.

136. Противотуманными фарами можно пользоваться только во время тумана, дождя, снегопада, а также при движении по узким дорогам с большим количеством крутых поворотов.

Примечание. Автомобили оборудуются двумя противотуманными фарами, мотоциклы — одной.

Включение их должно быть обеспечено совместно с габаритными огнями и освещением номерного знака.

Противотуманные фары должны быть расположены ниже фар ближнего света симметрично относительно продольной оси транспортного средства и не далее 0,4 м от наружного габарита по ширине.

137. Фарой-прожектором или фарой-искателем можно пользоваться только вне населенных пунктов при отсутствии встречных транспортных средств.

В населенных пунктах такими фарами могут пользоваться водители специальных автомобилей (пожарные, скорой медицинской помощи и т. п.) при выполнении служебных заданий.

Примечание. Запрещается установка фар-прожекторов и фар-искателей, если это не предусмотрено заводом — изготовителем транспортного средства.

БУКСИРОВКА

138. Буксировка при условии обеспечения надежного крепления буксируемого транспортного средства разрешается:

а) с применением гибкой или жесткой сцепки;

б) путем частичной погрузки буксируемого транспортного средства на платформу или специальное опорное устройство буксирующего транспортного средства.

139. При буксировке с применением жесткой или гибкой сцепки за рулем буксируемого механического транспортного средства должен находиться водитель, кроме случая, когда конструкция жесткой сцепки обеспечивает следование буксируемого по колее буксирующего транспортного средства.

140. Жесткая сцепка должна обеспечивать расстояние между транспортными средствами не более 4 м, гибкая — в пределах 4—6 м. При гибкой сцепке связующее звено через каждый метр обозначается сигнальными щитками или флажками.

141. В темное время суток и в других условиях недостаточной видимости на буксируемом транспортном средстве должны гореть задние габаритные огни, а при буксировке на гибкой сцепке — и передние габаритные огни.

142. Буксировка запрещается:

а) транспортным средством с прицепом;

б) при общей длине поезда сцепленных транспортных средств, превышающей 24 м;

в) двух или более механических транспортных средств одновременно;

г) двухколесных мотоциклов без коляски и велосипедов;



«В случае, когда главная дорога на перекрестне меняет направление, водители, движущиеся по главной дороге, должны руководствоваться между собой правилами проезда перекрестков равнозначных дорог» (пункт 112).

д) двухколесными мотоциклами без коляски и велосипедами;

е) транспортного средства без рабочего тормоза или с неисправным тормозом, если вес буксируемого транспортного средства превышает половину общего фактического веса буксирующего;

ж) на гибкой сцепке со скоростью более 30 км/ч либо транспортного средства с неисправным рабочим тормозом или рулевым управлением;

з) на жесткой сцепке транспортного средства с неисправным рулевым управлением.

Примечание. Как исключение, разрешается одновременная буксировка двух и более механических транспортных средств путем частичной погрузки. В этом случае порядок буксировки должен определяться транспортирующей организацией и согласовываться с местной Госавтоинспекцией.

143. При буксировке на гибкой или жесткой сцепке запрещается перевозка людей в буксируемом автобусе, троллейбусе и в кузове буксируемого грузового автомобиля. При буксировке путем частичной погрузки запрещается нахождение людей в кабине или кузове буксируемого транспортного средства, а также в кузове буксирующего.

УЧЕБНАЯ ЕЗДА

144. Учебная езда на дорогах разрешается только с инструктором (обучающим) при достаточных навыках управления у обучаемого, который обязан знать и выполнять требования настоящих Правил.

Примечание. Обучаемый и обучающий должны знать утверждаемый исполкомом местного Совета депутатов трудящихся перечень участков дорог, на которых учебная езда запрещена.

145. Инструкторы учебной езды школ, курсов, кружков должны иметь документ на право обучения вождению.

Обучать вождению легковых автомобилей и мотоциклов в индивидуальном порядке может водитель со стажем не менее трех лет.

146. На механических транспортных средствах, на которых производится обучение, должны быть соответствующие опознавательные знаки.

Учебные автомобили школ, курсов и кружков, кроме того, оборудуются дополнительными педалями сцепления и тормоза и зеркалом заднего вида для обучающего.

ГЛАВА IX
ПЕРЕВОЗКА ЛЮДЕЙ И ГРУЗОВ

ПЕРЕВОЗКА ЛЮДЕЙ

147. Перевозка людей, как правило, должна производиться на транспортных средствах, специально предназначенных для этой цели.

Перед началом движения водитель должен убедиться в том, что обеспечены условия безопасной перевозки пассажиров.

Водители трамвая, троллейбуса и автобуса обязаны начинать движение только с закрытыми дверями и не открывать их до полной остановки.

148. Перевозка групп людей в кузове грузового автомобиля разрешается водителям, имеющим стаж непрерывной работы в качестве водителя не менее трех лет, и может производиться при соблюдении следующих требований:

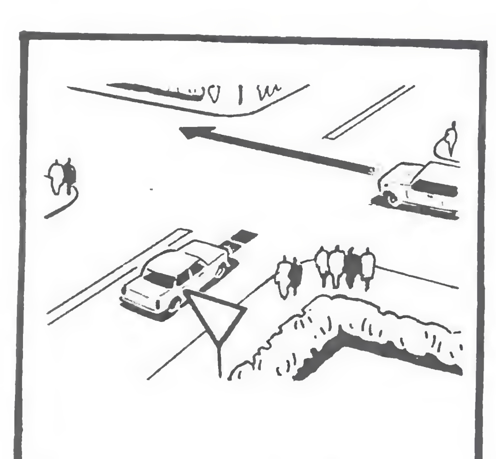
а) кузов оборудован сиденьями, укрепленными на расстоянии не менее 15 см до верхнего края бортов, а сиденья, расположенные вдоль заднего или бокового борта, — прочными спинками;

б) число перевозимых людей не превышает числа оборудованных для сидения мест;

в) при наличии вне кабины легкосъемного огнетушителя емкостью не менее двух литров.

Перед поездкой водитель обязан проинструктировать пассажиров о порядке посадки и высадки и предупредить их о том, что стоять в кузове движущегося автомобиля запрещено.

Примечание. При перевозке групп детей в грузовом автомобиле необходимо, чтобы в кузове находилось не менее двух взрослых.



«...для пропуска транспортных средств, водители которых имеют преимущественное право на движение, запрещается выезжать за линию поперечной разметки, применяемую со знаком 1.6 «Пересечение с главной дорогой», а при ее отсутствии — на проезжую часть пересекаемой дороги» (пункт 115).

149. Проезд в кузове грузового автомобиля, не оборудованного для перевозки групп людей, разрешается только лицам, сопровождающим груз или следующим за его получением, при условии, что они обеспечены удобным местом, расположенным ниже уровня бортов.

150. Во всех случаях скорость движения грузового автомобиля, в кузове которого находятся люди (независимо от их числа), не должна превышать 60 км/ч.

151. Запрещается перевозить людей:

а) на автомобиле-самосвале, автомобиле-цистерне и на других специальных грузовых автомобилях, на грузовом прицепе (полуприцепе) и на тракторах;

б) на сиденье рядом с водителем, в коляске мотоцикла и в мотоколяске сверх предусмотренного технической характеристикой количества мест, не считая ребенка дошкольного возраста;

в) в кузове грузового мотоцикла;

г) на заднем сиденье мотоцикла — детей, не достигших 12-летнего возраста.

152. При перевозке групп детей на автобусе или грузовом автомобиле спереди и сзади должны быть установлены соответствующие опознавательные знаки.

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ

153. Груз должен быть размещен и при необходимости закреплен на транспортном средстве так, чтобы он:

а) не подвергал опасности пешеходов и других участников движения, не выпадал и не волочился;

б) не ограничивал водителю обзорности;

в) не нарушал устойчивости транспортного средства и не затруднял управление им;

г) не закрывал световые приборы, в том числе стоп-сигналы и указатели поворотов, светоотражающие приспособления, номерные и опознавательные знаки, а также сигналы, подаваемые рукой;

д) не создавал шума, не поднимал пыли и не вызывал других неудобств.

В населенных пунктах с 0 до 6 ч. запрещаются погрузочные и разгрузочные работы, вызывающие шум.

154. Груз должен быть обозначен в соответствии с пунктом 180 настоящих Правил, если:

а) он выступает за габариты транспортного средства спереди или сзади более чем на 1 м;

б) крайняя точка его по ширине находится на расстоянии более 0,4 м от внешнего края переднего или заднего габаритного огня.

155. Взрывчатые, радиоактивные, сильнодействующие ядовитые, легковоспламеняющиеся и другие опасные грузы, а также необезвреженную тару из-под них можно перевозить только в соответствии со специальными правилами и инструкциями.

В необходимых случаях разрешение на перевозку опасного груза выдают органы внутренних дел по месту получения груза.

ГЛАВА X
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДВИЖЕНИЮ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ, ГУЖЕВЫХ ПОВОЗОК И ПРОГОНУ ЖИВОТНЫХ

156. Управлять велосипедом без подвесного двигателя, гужевой повозкой (санями), быть погонщиком вьючных, верховых животных или стада при движении по дорогам разрешается лицам не моложе 14 лет, а двух- или трехколесным транспортным средством с рабочим объемом двигателя менее 49,8 см^3 — лицам не моложе 16 лет.

Примечание. По решению Совета Министров союзной (не имеющей областного деления) или автономной республики, исполкома краевого, областного Совета депутатов трудящихся минимальный возраст может быть снижен соответственно до 12 и 14 лет.

157. Водитель велосипеда или гужевой повозки (саней) должен иметь при себе документ, подтверждающий знание настоящих Правил, а транспортное средство — номерной знак, если это определено решением Совета Министров союзной (не имеющей областного деления) или автономной республики, исполкома краевого, областного Совета депутатов трудящихся.

158. Велосипед без подвесного двигателя, а также другое двух- или трехколесное транспортное средство с рабочим объемом двигателя менее 49,8 см^3 должны иметь исправные тормоза и звуковой сигнал. При движении по дорогам в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости эти транспортные средства должны быть оборудованы спереди фонарем (фарой) с белым светом, сзади — фонарем с красным светом и красным светоотражателем.

159. Гужевая повозка на пневматических шинах должна быть оборудована стояночным тормозом. При движении по дорогам в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости на гужевой повозке (санях) должны быть спереди фонарь с белым светом, сзади — фонарь с красным светом и красный светоотражатель. Допускается установка только одного фонаря с белым светом спереди и красным сзади с левой стороны повозки (саней).

160. Движение по проезжей части на велосипедах, гужевых повозках (санях), верховых животных разрешается только в один ряд на расстоянии не более 1 м от ее правого края. Выезд на большее расстояние допускается лишь для обгона, объезда и в разрешенных случаях для поворота налево или разворота. Разрешается движение по обочине, если это не создает помех пешеходам.

161. Погонщики должны направлять животных как можно ближе к правому краю дороги. В темное время суток и в других условиях недостаточной видимости погонщики стада должны нести с левой его стороны впереди зажженный фонарь с белым светом, позади — с красным, а погонщики верховых и вьючных животных должны иметь фонарь, излучающий вперед белый свет и назад — красный.

162. Водителю велосипеда запрещается:

а) ездить по тротуарам и пешеходным дорожкам;

б) ездить, не держась за руль;

в) перевозить пассажиров, за исключением ребенка, на дополнительном сиденье, оборудованном подножками;

г) перевозить предметы или груз, которые выступают более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты велосипеда и могут помешать управлению;

д) двигаться по дороге при наличии рядом велосипедной дорожки, обозначенной дорожным знаком 3.5 «Велосипедная дорожка»;

е) поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении.

163. Водителю гужевой повозки (саней), погонщикам вьючных, верховых животных, скота запрещается:

а) оставлять на дороге животных без надзора;

б) перегонять скот через железнодорожные пути и дороги вне специально отведенных мест, а также в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости;

в) вести скот по дорогам с усовершенствованным покрытием, а также по дорогам с движением трамваев или троллейбусов.

ГЛАВА XI
ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

164. Техническое состояние участвующих в дорожном движении транспортных средств должно отвечать требованиям соответствующих Правил технической эксплуатации и инструкций заводов-изготовителей.

165. Запрещается эксплуатация нерельсовых механических транспортных средств, прицепов и полуприцепов при следующих условиях:

I. Тормоза

а) рабочий тормоз не обеспечивает равномерного затормаживания всех колес;

б) при однократном нажатии на педаль (рукоятку) рабочего тормоза при движении транспортного средства без нагрузки со скоростью 30 км/ч на сухом горизонтальном участке дороги с твердым покрытием, имеющем коэффициент сцепления не менее 0,6, не обеспечивается установленная эффективность торможения:

Вид транспортного средства	Тормозной путь [1] (м) не более	Максимальное замедление (м/сек²) не менее
Легковые автомобили и автомобили, сконструированные на их базе	7,2	5,8
Грузовые автомобили с разрешенным максимальным весом до 8 т, а также автопоезда, сконструированные на их базе; автобусы длиной до 7,5 м	9,5	5,0
Грузовые автомобили с разрешенным максимальным весом более 8 т, а также автопоезда, сконструированные на их базе; автобусы длиной более 7,5 м	11,0	4,2
Мотоциклы без коляски [2]	7,5	5,5
Мотоциклы с коляской [2]	8,2	5,0

[1] Тормозной путь измеряется с момента нажатия на тормозную педаль (рукоятку) до полной остановки.

[2] При одновременном действии тормозов с ножным и ручным приводом.

в) нарушена герметичность системы пневматических тормозов, что вызывает падение давления воздуха при неработающем двигателе более 1 кг/см² в час; подтекает жидкость в гидравлической системе тормозов;

г) не работает манометр системы пневматических тормозов;

д) компрессор не обеспечивает установленного давления воздуха в системе пневматических тормозов;

е) отсутствует или неисправна тормозная система прицепа или полуприцепа с разрешенным максимальным весом более 0,75 т;

ж) рычаг (рукоятка) стояночного тормоза не удерживается запирающим устройством;

з) стояночный тормоз не удерживает транспортное средство независимо от условий его загрузки на подъеме или спуске с уклоном 16%;

и) на прицепе, не имеющем устройства для автоматического затормаживания на случай отрыва от тягового автомобиля, а также на одноосном прицепе отсутствуют предохранительные (аварийные) цепи или тросы.

II. Рулевое управление

а) величина люфта рулевого управления превышает норму, установленную заводом-изготовителем.

Примечание. Если эта норма не установлена, люфт, замеренный по ободу рулевого колеса, не должен превышать 25°.

б) затруднено вращение рулевого колеса;

в) не закреплены, не зашплинтованы, отсоединились либо повреждены детали рулевого управления;

г) неисправен гидроусилитель руля.

III. Колеса и шины

а) протектор шины легкового автомобиля, мотоцикла, автобуса и троллейбуса имеет глубину рисунка по центру беговой дорожки менее 1 мм, грузового автомобиля — менее 0,5 мм;

б) шина имеет сквозное повреждение или разрыв нитей корда;

в) шина по размеру и допустимой нагрузке не соответствует модели транспортного средства;

г) колесо ненадежно закреплено на ступице;

д) на передней оси междугородного автобуса установлены шины, восстановленные по первой группе ремонта, а на задней оси его — по второй группе ремонта;

е) на передней оси легкового автомобиля, автобуса (немеждугородного) и троллейбуса установлены шины, восстановленные по второй группе ремонта.

IV. Двигатель и трансмиссия

а) содержание окиси углерода (CO) в отработавших газах двигателя превышает установленную норму;

б) подтекает топливо из системы питания;

в) неисправен или отсутствует глушитель;

г) не включается или самопроизвольно выключается передача;

д) поврежден или вибрирует карданный вал;

е) отсутствуют приспособления для подавления помех радиоприему.

V. Внешние световые приборы

а) количество и размещение фар (не считая противотуманные) не соответствуют предусмотренному конструкцией транспортного средства;

б) фары не отрегулированы в соответствии с инструкцией завода-изготовителя;

в) не горят фары (не считая противотуманные) либо передний или задний габаритный фонарь.

Примечание. В случае, если не горит одна фара или габаритный фонарь, свет должен быть обеспечен с левой стороны транспортного средства.

г) не горит «стоп-сигнал»;

д) не горит указатель поворота;

е) не горит опознавательный знак автопоезда;

ж) отсутствуют предусмотренные конструкцией транспортного средства или

настоящими Правилами светоотражатели.

з) не горит фонарь заднего номерного знака либо его освещение не обеспечивает при ясной погоде видимость знака на 20 м.

Примечание. Цвет передних габаритных огней должен быть белый, а задних — красный.

Цвет передних, задних и боковых указателей поворота должен быть оранжевый, за исключением транспортных средств, указатели поворота которых совмещены с габаритными огнями.

Цвет передних светоотражателей должен быть белый, боковых — оранжевый и задних — красный.

VI. Кузов, кабина, дополнительное оборудование

а) отсутствует или неправильно установлено предусмотренное конструкцией транспортного средства зеркало заднего вида;

б) не работает стеклоочиститель;

в) не опломбирован (исключая транспортные средства, принадлежащие индивидуальным владельцам) или неисправен спидометр;

г) неисправен звуковой сигнал;

д) неисправны замки дверей кузова или кабины, а также запоры бортов грузовой платформы;

е) неисправно тягово-сцепное устройство автомобиля и прицепа или опорно-сцепное устройство тягача и полуприцепа;

ж) отсутствует предусмотренный конструкцией транспортного средства грязезащитный фартук колеса;

з) неисправен пневматический привод управления дверями автобуса;

и) имеются значительные внешние повреждения деталей кузова и окраски металлических поверхностей;

к) на автобусе и грузовом автомобиле при перевозке групп людей, а также огнеопасных, взрывоопасных, ядовитых или особых грузов отсутствуют огнетушители и другие приспособления, предназначенные для ликвидации пожара и обеспечения безопасной перевозки груза;

л) на механическом транспортном средстве, исключая мотоциклы без коляски, отсутствует знак аварийной остановки (мигающий красный фонарь);

м) на транспортном средстве установлены жалюзи или занавески, ограничивающие видимость.

Примечание. Допускается пользование жалюзи или занавесками в легковых автомобилях, если на них с обеих сторон имеются наружные зеркала заднего вида.

166. При возникновении в пути технических неисправностей, указанных в пункте 165, подпунктах I (б, г, д, е), II (в), III (г), IV (б, д), VI (е), а в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости — V (в) и во время дождя или снегопада — VI (б), дальнейшее движение транспортного средства запрещается.

При возникновении в пути других неисправностей, указанных в пункте 165 настоящих Правил, водитель обязан принять меры к их устранению, а если это невозможно — следовать к месту стоянки с соблюдением необходимых мер предосторожности.

167. Запрещается эксплуатация троллейбусов, трамваев с неисправностями, указанными в Правилах технической эксплуатации, устанавливаемых соответствующими ведомствами.

ГЛАВА XII
НОМЕРНЫЕ, ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ И ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, НАДПИСИ И ОБОЗНАЧЕНИЯ

168. На автомобилях, прицепах и полуприцепах к ним, мотоциклах, мотоколясках, а также других самоходных машинах и механизмах на базе автомобильных шасси при движении по дорогам должны быть номерные знаки, выдаваемые Госавтоинспекцией.

На автомобилях, доставляемых своим ходом к месту регистрации или проходящих испытания, должны быть номерные знаки с надписью «Транзит» или «Проба».

169. На тракторах, тракторных прицепах, дорожно-строительных и других самоходных машинах и механизмах не на базе автомобильных шасси при движении по дорогам должны быть номерные знаки, выдаваемые соответствующими ведомствами.

170. На гужевых повозках (санях) и велосипедах должны быть номерные знаки, если это определено решением Совета Министров союзной (не имеющей областного деления) или автономной республики, исполкома краевого или областного Совета депутатов трудящихся.

171. На трамваях и троллейбусах должны быть нанесены регистрационные номера, присваиваемые соответствующими ведомствами.

172. На задней стенке кузова грузовых автомобилей, прицепов, полуприцепов и автобусов должен быть нанесен хорошо различимый номерной знак: высота цифр — не менее 300 мм, ширина — не менее 120 мм, толщина штриха — 30 мм, размеры букв — $^2/_3$ от размера цифр.

173. Запрещается изменять размеры, форму, цвет и расположение номерных знаков или наносить на них дополнительные обозначения.

174. При перевозке групп детей спереди и сзади транспортного средства должны быть установлены квадратные опознавательные знаки желтого цвета (сторона размером 250—300 мм в зависимости от вида транспортного средства) с каймой красного цвета (ширина каймы — 1/10 стороны) и с черным изображением символа дорожного знака 1.20 «Дети».

175. На автомобилях, переоборудованных для ручного управления, спереди и сзади могут быть установлены опознавательные знаки — равносторонний треугольник белого цвета (сторона — 200 мм) с каймой красного цвета (ширина каймы — 1/10 стороны), в который вписана буква «Р» черного цвета.

176. На транспортных средствах, используемых для обучения вождению, должны быть спереди и сзади установлены опознавательные знаки — равносторонний треугольник белого цвета (сторона 200—300 мм в зависимости от вида транспортного средства) с каймой красного цвета (ширина каймы — 1/10 стороны), в который вписана буква «У» черного цвета.

177. На грузовых автомобилях с прицепами всех типов и полуприцепами над кабиной посредине должен устанавливаться опознавательный знак автопоезда — равносторонний треугольник желтого цвета (сторона — 250 мм) с устройством для внутреннего освещения.

178. На задней стенке прицепа и полуприцепа должны быть установлены два светоотражающих приспособления красного цвета, каждое в виде равностороннего треугольника (сторона от 150 до 200 мм) с вершиной, обращенной вверх, расположенные на расстоянии не более 0,4 м от наружного габарита по ширине. На передней стенке прицепа или полуприцепа должны быть размещены таким же образом два белых светоотражающих приспособления установленной формы.

179. На транспортных средствах, движение или буксировка которых разрешается Госавтоинспекцией с определенной скоростью, сзади слева должен быть установлен опознавательный знак — цветное изображение дорожного знака 2.20 «Ограничение скорости» (диаметр от 160 до 250 мм в зависимости от вида транспортного средства, фон белый, ширина каймы — 1/10 диаметра), с указанием разрешенной скорости.

180. При перевозке груза, выступающего за габариты транспортного средства, в предусмотренных настоящими Правилами случаях, крайние по ширине спереди и сзади точки груза должны быть обозначены днем сигнальными щитками или флажками размером 400×400 мм (с нанесенными по диагонали красными и белыми чередующимися полосами шириной 50 мм с обеих сторон щитка или флажка), а в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости — светоотражающими приспособлениями и фонарями спереди белого и сзади красного цвета.

Такими же щитками или флажками должны обозначаться любые части транспортных средств, выступающие за габариты по длине или ширине, а также гибкое связующее звено при буксировке.

181. Знак аварийной остановки представляет собой равносторонний треугольник (сторона не менее 400 мм) белого цвета с красной каймой (ширина 50 мм), устанавливаемый вертикально непосредственно на проезжую часть. Знак может быть выполнен также и в виде полого складного треугольника из планок красного цвета шириной 50 мм. Красная кайма или планка знака должны быть выполнены из светоотражающего материала или иметь внутреннее освещение. Мигающий красный свет, излучаемый фонарем, должен хорошо различаться днем в солнечную погоду, а также в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости.



ГЛАВА XIII
ОБЯЗАННОСТИ ДОЛЖНОСТНЫХ И ДРУГИХ ЛИЦ ТРАНСПОРТНЫХ, ДОРОЖНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ, КОММУНАЛЬНЫХ И ИНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ

182. Должностные и другие лица предприятий и организаций, ответственные за эксплуатацию транспортных средств, обязаны:

а) не допускать эксплуатацию транспортных средств, техническое состояние которых не соответствует требованиям настоящих Правил;

б) допускать водителей к управлению транспортными средствами только после ознакомления с особенностями их устройства и обучения приемам управления ими; инструктировать водителей о порядке и маршруте движения в зависимости от времени года, дорожных условий и особенностей транспортного средства; организовывать изучение законов и других нормативных актов, устанавливающих ответственность за правонарушения на транспорте;

в) поручать перевозку людей на грузовых автомобилях только наиболее опытным, дисциплинированным водителям и перед выпуском на линию дополнительно инструктировать их о порядке перевозки людей;

г) не выдавать путевой или маршрутный лист водителям, не предъявившим удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории;

д) не допускать к управлению транспортным средством и отстранять от управления водителей, находящихся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения либо в состоянии сильного переутомления или болезни;

е) обеспечивать установленный режим работы водителей и контроль за своевременным прохождением ими медицинского освидетельствования;

ж) организовывать контроль за работой водителей на линии и при возвращении их в гараж;

з) не допускать хранения транспортных средств вне мест, отведенных по условиям эксплуатации для их стоянки;

и) немедленно сообщать в Госавтоинспекцию о дорожно-транспортном происшествии, а также о возвращении в гараж транспортного средства с внешними повреждениями.

183. Должностные и другие лица коммунальных, дорожно-эксплуатационных, строительных и иных организаций обязаны:

а) содержать дороги и технические средства организации движения в исправном и безопасном для движения состоянии; в неотложных случаях (обвал, гололед, повреждение дорог и т. п.) ограничивать или запрещать движение на отдельных участках дорог, когда пользование ими угрожает безопасности движения;

б) оборудовать объезды ремонтируемых участков, устраивать временные тротуары, ограждать места производства дорожных работ;

в) убирать с проезжей части неработающие дорожные машины и механизмы, а если это невозможно, обозначать их хорошо видимыми барьерами и дорожными знаками, а в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости — дополнительно красными сигнальными огнями;

г) не допускать движения дорожных, строительных и других машин и механизмов, гусеницы и рабочие части которых могут повредить покрытие дороги, дорожные сооружения, железнодорожный путь или оборудование переезда.

184. Должностные и другие лица строительных организаций, карьеров и других предприятий, производящих земляные или строительные работы, обязаны в местах выезда транспортных средств на дороги с усовершенствованным покрытием, а также к железнодорожным переездам обеспечивать очистку колес от грязи или постоянную уборку ее с проезжей части.

185. Должностные и другие лица совхозов, колхозов, иных организаций и отдельные лица, земли которых граничат с полосой отвода, обязаны принимать меры, исключающие возможность выхода животных и птиц на дороги.

От редакции. Изображения новых дорожных знаков и комментарий к ним были помещены в журнале «За рулем № 1, 3, 4, 5 и 7 за 1972 г.

ГЛАВА XIV
ВОПРОСЫ, ТРЕБУЮЩИЕ СОГЛАСОВАНИЯ С ГОСАВТОИНСПЕКЦИЕЙ

186. С органами Госавтоинспекции согласовываются:

а) проекты строительства и реконструкции дорог и застройки прилегающих к ним участков, а также производство на дорогах строительных, ремонтных и других работ, затрудняющих дорожное движение;

б) устройство, реконструкция, ремонт и ликвидация железнодорожных переездов;

в) установка любых световых сигналов, дорожных знаков, нанесение линий разметки, установка ограждающих устройств на опасных для движения участках, озеленение и наружное освещение дорог;

г) размещение на дорогах киосков, павильонов, иных сооружений и передвижных торговых точек, установка транспарантов, вывесок и реклам;

д) пункты сбора и маршруты следования организованных шествий, порядок проведения спортивных и иных массовых мероприятий, если это может создать помехи движению;

е) маршруты трамваев, троллейбусов и автобусов, их остановочные пункты, стоянки автомобилей-такси и других транспортных средств;

ж) установка на транспортных средствах специальных звуковых и световых сигналов (типа «Сирена», проблесковый маячок и других), световых указателей и отличительных знаков автомобилей аварийных служб, а также нанесение наклонных белых полос на бортах грузовых автомобилей;

з) изготовление или переоборудование транспортных средств, осуществляемое помимо заводов Министерства автомобильной промышленности;

и) перевозка груза, возвышающегося над проезжей частью более чем на 3,8 м или имеющего ширину более 2,5 м, либо выступающего за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также тяжеловесных грузов, требующих специального подвижного состава;

к) движение автопоездов и других составов механических транспортных средств, длина которых превышает с одним прицепом (полуприцепом) 20 м, с двумя и более прицепами — 24 м.



ШЕСТЬ РЕКОРДОВ К ЮБИЛЕЮ

Автомобильный завод имени Ленинского комсомола провел на полигоне НАМИ рекордные заезды. На специально подготовленном «Москвиче-412» неоднократные чемпионы СССР Ю. Лесовский и Н. Шевченко установили шесть всесоюзных рекордов на длинные дистанции. Свои достижения они посвятили юбилею образования СССР.

На дистанции 500 км Шевченко показал в классе до 1500 см³ среднюю скорость 173,18 км/час, а в классе до 2000 см³ — 177,82 км/час. В заездах на 1000 километров и 6 часов автомобиль вели посменно Шевченко и Лесовский. В классе до 1500 см³ показаны соответственно результаты 163,79 и 163,72 км/час, а в классе до 2000 см³ — 174,23 и 174,32 км/час.

Для выступления в двухлитровом классе на машину был установлен двигатель рабочим объемом 1824 см³. Его мощность составляла около 125 л. с. при 5800—6000 об/мин. Заезды в полуторалитровом классе проводились с другим мотором — 1478 см³, 110 л. с. при 6000—6200 об/мин. Оба двигателя имели специальную головку цилиндров с двумя распределительными валами (см. «За рулем», 1972, № 7) и по два горизонтальных сдвоенных карбюратора «Вебер 40ДКО». Степень сжатия была увеличена до 9,6—9,7.

Среди других переделок надо отметить более низкую посадку кузова относительно колес, установку отлитых из магниевого сплава колес со специальными скоростными шинами, измененное передаточное число заднего моста. Машина снабжена бензобаком емкостью 125 л, масляным радиатором и рацией. Были



сняты заднее сиденье, бамперы, воздушный фильтр и глушители. «Москвич-412», подготовленный для рекордных заездов, весил с полной заправкой (без гонщика) 1080 кг и при 1824-кубовом моторе развивал максимальную скорость 180—185 км/час.

АВТОМОБИЛЬНАЯ СЕМЬЯ



Много семей в Кутаиси трудятся на автозаводе имени Орджоникидзе. Вот одна из них. Глава ее Александр Евстафьевич Сахтарадзе участвовал еще в закладке предприятия. Сейчас он возглавляет бюро проектно-технического отдела. Опыт, знания, преданность работе принесли А. Е. Сахтарадзе заслуженное уважение в коллективе.

По стопам отца пошли дети. Гурам — ведущий конструктор отдела главного конструктора завода. Леван — технолог-конструктор модельного цеха. Венера — браковщица экспериментального цеха. Нора — плановик инструментального цеха. Еще одна дочь, Жужуна — фармацевт заводской больницы. Ее супруг Владимир Девидзе руководит бригадой коммунистического труда в прессовом цехе.

Семья Сахтарадзе вносит достойный вклад в подготовку к 50-летию образования СССР, в выполнение предприятием девятого пятилетнего плана.

На снимке: Александр Сахтарадзе (третий справа) со своими сыновьями и дочерьми. Слева направо: Нора, Гурам, Венера, зять Владимир Девидзе, Жужуна и Леван.

Фото Г. Герсамия (ТАСС)

ПАМЯТНИК ХЛЕБОВОЗУ



В суровые дни сорок первого на одной из окраин столицы была организована автобаза для машин, перевозящих хлеб. Рабочих рук тогда не хватало — многие водители и механики ушли на фронт, и на базу пришли женщины и инвалиды войны. Они привели в порядок далеко не новые машины, полученные базой, не считаясь с временем отремонтировали мастерские и подсобные помещения. И начали возить хлеб и продукты.

С тех пор минуло тридцать лет. Объем перевозок вырос во много раз. Теперь в автобазе № 23 Управления торгового транспорта г. Москвы уже не сто машин, как в первые годы ее существования, а 750. Ее автомобили перевозят не только хлеб, но и муку, соль, пиво, фруктовые воды, обслуживают рестораны. Среди водителей базы сегодня много молодежи, но наравне с ней трудятся и ветераны Н. Вуколова, О. Дегтярева, О. Кузина, А. Мейер, А. Черник.

Совсем недавно автобаза переехала в новое помещение с просторными зонами обслуживания и ремонта, современной механической мойкой, теплой стоянкой для машин. А перед входом в автобазу, как память о первых трудных годах, на пьедестале высится старый фургон с надписью «Хлеб» на кузове. Эту более чем тридцатилетней давности полуторку ГАЗ-ММ здесь хранят как символ трудового подвига тех людей, которые привозили москвичам хлеб в тяжелые годы войны, как памятник автомобилю-кормильцу.

В. ХВАТОВ

ДЛЯ ПУТЕШЕСТВУЮЩИХ ЗА РУЛЕМ

Теперь это уже не роскошь, а один из нужных в автопутешествии предметов. До недавнего времени только холодильник «Масис» был опробован на «Волге» и прекрасно себя зарекомендовал. Идея холодильника, работающего от автомобильного двигателя, распространилась довольно быстро. Несколько моделей было разработано Всесоюзным научно-исследовательским институтом холодильной промышленности. Это микрохолодильники «Транспорт»: ХАТЭ-10 и ХАТЭ-12, изготовленные киевским заводом «Электроприбор». Вес их не превышает 13 кг, объем холодильной камеры соответственно 10 и 12 литров. А вот еще одна модель — ТЭХ-20. Она разработана тем же ВНИИ. Этот термоэлектрический холодильник был утвержден к производству экспертным советом Всесоюзного постоянного павильона лучших образцов товаров народного потребления, и выпуск его начат на Воронежском механическом заводе. ТЭХ-20 — самый большой из автомобильных холодильников: объем его камеры 20 литров при тех же 13 кг веса.

Все эти модели можно было увидеть на ВДНХ. Автомобильные холодильники на выставке вызвали всеобщий интерес. Там мы и познакомились с «автомобильной» продукцией специалистов микроэлектроники и термоэлектрических приборов.

НАСТАВНИКИ И КУРСАНТЫ

Многие из нас с теплотой и благодарностью вспоминают своего первого наставника в шоферском деле. Вспоминают, как терпеливо он раскрывал нам водительские премудрости, как делился всем, что знал, как пестовал в нас любовь к профессии, шоферскому труду. И естественно, совсем не случайно о преподавателях, инструкторах, мастерах производственного обучения шла речь и на недавно закончившемся пленуме ЦК ДОСААФ, где обсуждались вопросы военно-патриотической работы Общества. Подчеркивалась та большая роль, которая отводится им сегодня в обучении и формировании характера будущих защитников Родины. Здесь назывались имена многих наставников молодежи, которые могут служить примером в умении готовить к воинской службе наших ребят.

К таким наставникам по праву относится Л. А. Дидурик, офицер запаса, один из лучших преподавателей Днепропетровского областного автомотоклуба ДОСААФ. Мы видим его на фото вверху слева. Вместе с курсантом склонился он над макетом города. Занятия давно окончены. Но какое это имеет значение для истинного воспитателя-педагога. Если надо помочь курсанту, наверстать упущенное — разве будешь считаться с личным временем. Дополнительные занятия, индивидуальные беседы, посещение семьи курсанта — это обычная для Дидурика работа, а не отдельные эпизоды. Потому-то группа, которую ведет Л. А. Дидурик, в соревновании в честь 50-летия образования СССР заняла по всем показателям одно из первых мест.

Второй верхний снимок переносит нас в Приморский край, в Иманский автомотоклуб. Объектив запечатлел момент, когда передовой инструктор вождения В. Ф. Лебедев производит разбор занятия. Сегодня водили автомобиль по городу, и надо растолковать курсантам, где и почему они допускали ошибки, похвалить за правильно выполненные упражнения.

А на третьем снимке преподавателя нет, хотя он и присутствует здесь незримо. В Хабаровском краевом автомотоклубе ДОСААФ (начальник А. П. Левин) курсантам предоставлена широкая возможность для самостоятельной работы. Взят курс на то, чтобы привить каждому личную ответственность за глубокие знания, военно-физическую подготовку, дисциплину. Курсант, сварщик Гаровского ордена Ленина совхоза комсомолец Сергей Хижняк (на фото внизу) самостоятельно готовится к занятиям по материальной части автомобиля.

Наставники и курсанты. В их совместном труде, в их стремлении выполнить свой долг — залог успешной подготовки водителей для Вооруженных Сил, для народного хозяйства.

Фото Г. Никитина.







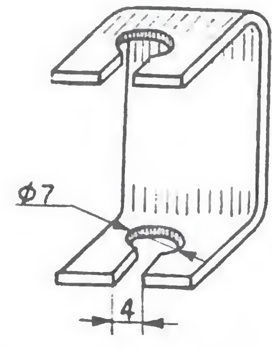
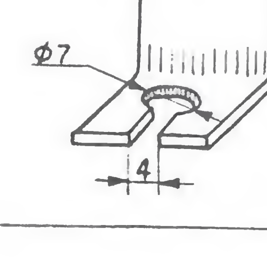
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

МЕСТА СТАЛО БОЛЬШЕ

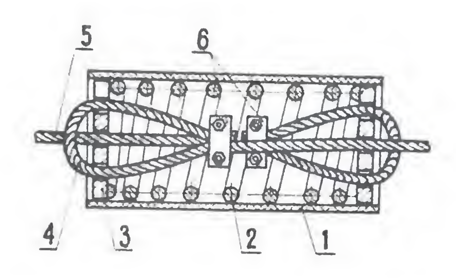
В левом ящике мотоциклов «Ява» электрический предохранитель закреплен в скобе, приваренной к стенке. Из-за этого теряется много места в ящике. Чтобы увеличить его полезный объем, я сделал отдельную скобу (см. рисунок) для предохранителя и укладываю ее поверх аккумуляторной батареи. Лапки старой скобы отогнул и освободившееся пространство использовал для хранения аптечки, мелких запасных деталей (свеч, ламп, крепежа).

Л. АДОЛИН

г. Симферополь,
ул. Ялтинская, 145, кв. 4

АМОРТИЗАТОР ПРИ БУКСИРОВКЕ



Амортизатор буксирного троса: 1 — чехол; 2 — пружина; 3 — стальная шайба; 4 — петля одной части троса; 5 — «выходной» конец другой части троса; 6 — зажимы.

При буксировании автомобиля неизбежны рывки. Обычный трос, бывает, не выдерживает их и рвется. Это и неприятно и опасно. Чтобы намного увеличить надежность буксирного троса, предлагаю простое, хорошо проверенное на практике приспособление.

«Встройте» в проушину троса пружину, подогнав ее таким образом, чтобы усилие полного сжатия было близким к разрывному усилию троса. Изготовьте две стальные тарелки-шайбы толщиной 8—10 мм и диаметром, равным наружному диаметру пружины, просверлите в них по три отверстия на 1—2 мм больше толщины троса и укрепите его концы, как показано на рисунке. Остается закрепить буксирные крюки или карабины и надеть на пружину чехол из брезента или шланга подходящего размера.

Теперь трос не обрывается — пружина амортизирует рывки автомобиля.

А. СУВОРОВ

г. Ташкент-123,
Массив Чиланзар, квартал 11,
дом 62, кв. 25

ВТУЛКА СОХРАНИЛА ТРОС

Трос сцепления на мотоциклах «Ява» часто разрушается в месте крепления к рычагу механизма выключения сцепления. После этого его можно бы использовать вновь, но не хватает длины. Чтобы получить запас по длине троса, надо поставить втулку (рис. 1), как показано на рис. 2. После обрыва троса удаляют втулку и крепят трос в рычаге.

А. ГРОНСКИЙ

г. Львов-12,
ул. Пожарского, 2/3,
корп. 1, кв. 3

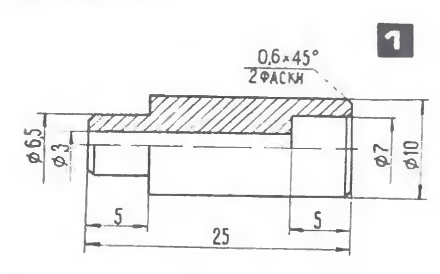


Рис. 1. Втулка.

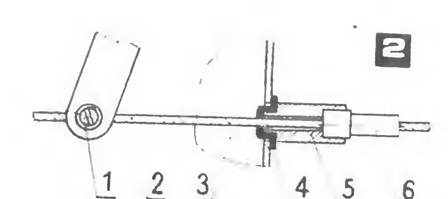


Рис. 2. Установка втулки на трос: 1 — винт крепления троса в рычаге; 2 — трос; 3 — упор; 4 — упорная шайба; 5 — втулка; 6 — оболочка троса.

ЗАСЛОНКА ДЛЯ ЗИМНЕГО ПУСКА

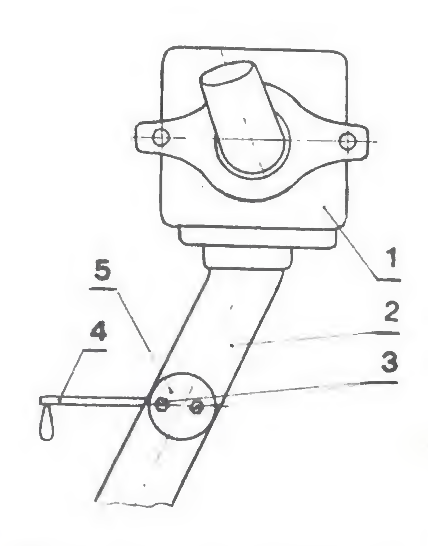
Владельцы моторных колясок СЗД тратят много времени при пуске двигателя зимой. Рекомендуемые инструкцией способы малоудобны и не всегда доступны.

Наиболее эффективной, по моим наблюдениям, оказалась установка заслонки, закрывающей доступ воздуха в карбюратор. Я сделал ее из жести и при помощи трубки длиной 50—60 мм, используемой в качестве оси, закрепил в шланге, идущем к карбюратору (см. рисунок). К рычажку заслонки можно подсоединить трос и управлять ею из кабины.

Теперь при пуске достаточно сделать одну-две попытки при закрытой заслонке — и двигатель начинает работать. По мере прогрева двигателя заслонку открывают.

А. КАЗАКЕВИЧ

Минская область,
Молодечненский район,
п/о Беница,
дер. Новоселки



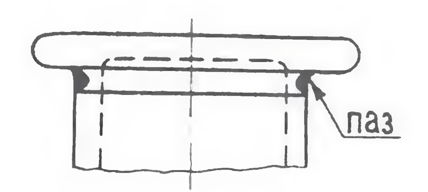
Установка заслонки: 1 — воздушный фильтр; 2 — шланг к карбюратору; 3 — болтики крепления заслонки к оси; 4 — ось-рычаг заслонки; 5 — заслонка.

ЧТОБЫ НЕ ПОПАДАЛА ГРЯЗЬ

Во время движения по мокрым дорогам на мотоцикле «Урал» в багажник коляски через сливные отверстия в днище попадает вода и грязь. Имеет смысл закрыть их резиновыми пробками (например, от флакончиков из-под пенициллина), которые при необходимости легко удалить. Чтобы пробки лучше держались, под их головками лезвием прорезают кольцевой паз, как показано на рисунке.

И. КАРАБАНОВ

Воронежская область,
г. Бобров,
ул. 22 января, 83



ПОЛОЖЕНИЕ КАЗАЛОСЬ БЕЗВЫХОДНЫМ

Случайно мотоцикл простоял день с включенным стояночным светом, и в результате аккумулятор полностью разрядился. Зарядить его, «занять искру» или буксировать мотоцикл не было возможности. Я попытался пустить двигатель с ходу, соединив клеммы «Я» и «Б» реле-регулятора и отключив аккумулятор. Однако тяжелый «Урал» не удалось разогнать до необходимой скорости, хотя отдельные вспышки появлялись. Положение казалось безвыходным. К счастью, среди багажа был карманный электрический фонарь с батарейкой КБС-Л-0,5. Сначала я хотел ее использовать вместо аккумулятора, но потом отказался — слишком мало напряжение, да и сама батарея была уже не новой. Тогда я снял аккумулятор и стал заряжать его банки от батареи: сначала по две вместе, а затем по одной. Каждая такая зарядка длилась 5—7 минут. В итоге аккумулятор подзарядился настолько, что, когда я поставил его на мотоцикл, двигатель удалось пустить почти сразу. Убедившись, что все работает нормально — контрольная лампочка гаснет при увеличении оборотов,— я двинулся в дорогу.

Ю. ГОРБАТОВ

г. Челябинск-104,
ул. Российская, 165, кв. 29



На этих страницах мы рассказываем о чемпионатах страны по автомобильному и мотоциклетному спорту, посвященных пятидесятилетию образования СССР

На прочном фундаменте

Флаг в шахматную клетку на финише взлетает и опускается, отсекая мгновенья. Только что о гонке говорили в настоящем времени, и вот она уже остается в памяти и протоколах. Сколько их, чемпионатов страны по шоссейно-кольцевым автогонкам уже осталось позади? Двадцать три, если считать с первого, проводившегося в 1950 году. С тех пор многое изменилось в нашем автоспорте. И чтобы объективно оценить его нынешний уровень, порой полезно оглянуться, хотя бы на 10 лет.

Чтобы наш анализ являлся конкретным, а не отвлеченным разговором, обратимся к цифрам, характеризующим чемпионаты страны 1962 и 1972 годов. Тогда, десять лет назад, первенство СССР разыгрывалось в трех группах и трех формулах автомобилей на двух трассах (в Таллине и Каунасе). В нем приняли участие 102 гонщика из семи городов, преимущественно москвичи, ленинградцы, тбилисцы и таллинцы. На вооружении у них стояли гоночные и спортивные машины большей частью собственной конструкции. Лишь несколько серийных автомобилей, стартовавших вместе со спортивными, да «пятисотки» модели «Эстония-3» представляли продукцию автозаводов (32 процента от общего числа). На машинах — ни дисковых тормозов, ни специальных карбюраторов, ни «магниевых» колес, ни гоночных покрышек.

И все же мы радовались, что на спортивных автомобилях с двигателями «Волга» стартовало 25 участников, что второй год чемпионат проводится уже на двух трассах, а многие гоночные «самоделки» выглядят не столь уж кустарными. Словом, это был шаг вперед.

Спорт подобен пирамиде. Высшие достижения должны иметь прочное и довольно большое основание. Таким фундаментом является массовость. Насколько прочнее он стал за последние 10 лет, показывают итоги минувшего первенства СССР по кольцевым гонкам. В нем приняли участие 116(!) спортсменов, которые представляли 21 город. Эти цифры радуют, но главное достижение, пожалуй, в том, что автоспорт теперь резко расширил свою географию. Вот примеры. Золотую медаль на машинах формулы 4 впервые выиграл представитель латвийского колхоза «Адажи». А гонщик из донецкого клуба «Циклон», существующего лишь четыре года, стал серебряным призером в формуле 2. Начали культивировать кольцевые автогонки и клубы таких городов, где в 1962 году мало кто представлял себе, даже как устроен гоночный автомобиль. Сегодня же спортсмены автобазы треста «Плодсовхоз» из Краснодара, представители спортклуба «Луч» из Нальчика, спортклуба Саратовского университета — непременные участники чемпионата страны.

Но заложить эти новые камни в фундаменте нашего автоспорта едва ли оказалось возможным, если бы клубы не имели соответствующей техники. Вот уже несколько лет подряд Таллинский авторемонтный завод по заказу ЦК ДОСААФ ежегодно строит по 50 гоночных автомобилей. Они регулярно поступают в спортивные клубы и секции, и сегодня их парк составляет около трех сотен.

Если обратиться к данным последнего первенства СССР, то увидим, что среди 101 участника, стартовавшего на автомобилях четырех формул, 97 процентов шли на машинах заводского производства (преимущественно на «Эстонии-15М» и «Эстонии-16М»). Это несомненный прогресс. Времена кустарных «самоделок» миновали.

По сравнению с 1962 годом наша гоночная техника совершила скачок не только количественный, но и качественный. Вспомним, что тогда на гонках не было ни одной машины, чей двигатель имел бы распределительный вал в головке. Такие конструкции мы видели лишь на страницах заграничных спортивных журналов. Сегодня же из 60 автомобилей формул 1, 2 и 3, представленных на чемпионате, более чем половина была снабжена моторами (23 — «Москвич-412» и 12 — «Жигули») с верхним распределительным валом. Теперь не редкость и гоночные карбюраторы «Вебер» — они применялись на девяти машинах, а 38 автомобилей из тех же 60 имели отлитые из магниевого сплава колеса. Десять лет назад о них приходилось лишь мечтать — сегодня это совершенно обыденная вещь для автогонщиков, так же как и дисковые тормоза — ими было оборудовано 84 процента автомобилей всех формул, стартовавших в последнем первенстве. То же самое можно сказать об электронных тахометрах, пятиступенчатых коробках передач, гоночных покрышках.

Что касается гонок на серийных автомобилях, то и тут мы являемся свидетелями значительного роста. В 1962 году только девять спортсменов стартовали в классе серийных машин, а в нынешнем — 65. Значительно возрос интерес к соревнованиям на серийных машинах со стороны не только клубов, но и автозаводов. Сегодня на «кольце» уже выступают представители АЗЛК, Горьковского автозавода, Уфимского моторного завода.

Да, многое изменилось. Шире стало основание пирамиды — тысячи новичков влились в ряды автоспортсменов. В списках призеров крупных соревнований появились новые имена: А. Альхимович, Х. Кару, М. Львов, В. Поваров, Ю. Рейнтам, В. Савостин, Ю. Теренецкий, Э. Унтера. Чемпионат страны проводится теперь на трех трассах. Возросло не только число участников и количество представляемых ими городов, резко поднялся интерес к гонкам среди зрителей.

Л. ШУГУРОВ,
член президиума ФАС СССР

г. Таллин

Спидвей молодеет

Чемпионаты Российской Федерации и Советского Союза по спидвею, посвященные 50-летию образования СССР, продолжались в общей сложности 34 дня. И все это время не утихала острая борьба на гаревых дорожках. Любопытно, что в обоих соревнованиях по сравнению с прошлым годом призеры обновились полностью.

На высшую ступеньку пьедестала почета первенства Российской Федерации поднялся опытный гонщик из Балаково Вл. Гордеев. В своем активе он имеет уже золотую медаль чемпиона страны, а

ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ

ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ

ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

Гоночные автомобили (после модели автомобиля в скобках — места, занятые на этапах).

Формула 4 (до 350 см³): 1. Э. Сальм, Адажи, «Эстония-15М» (5, 6, 3); 2. Ю. Шибаев, Ленинград, «Эстония-15» (7, 1, 10); 3. Э. Унтера, Таллин, «Эстония-15М» (1, 0, 1). Формула 3 (до 1300 см³): 1. Э. Гриффель, Таллин, «Эстония-9М-Вартбург» (1, 1, 2); 2. Ю. Рейнтам, Таллин, «Эстония-18-Жигули» (2, 3, 4); 3. Х. Кару, Таллин, «Эстония-9Ф-Вартбург» (7, 5, 3). Формула 2 (до 1600 см³): 1. М. Лайв, Таллин, «Эстония-16М-Москвич» (1, 1, 1); 2. В. Поваров, Донецк, «Эстония-16М-Москвич» (2, 2, 4); 3. В. Глурджидзе, Тбилиси, «Эстония-16М-Москвич» (6, 6, 6). Формула 1 (до 3000 см³): 1. Ю. Теренецкий, Москва, «Москвич-Г5М» (1, 1, 2); 2. Н. Казаков, Москва, «Москвич-Г4М» (2, 6, 3); 3. М. Львов, Ленинград, «Эстония-16М-Москвич» (6, 3, 4).

Серийные автомобили. Класс I («Жигули»): 1. Н. Рогожин, Киев; 2. И. Изотов, Вильнюс; 3. Ю. Дисюк, Тольятти. Класс II («Москвич»): 1. А. Дамбис; 2. В. Мелбардзис, оба — Рига; 3. А. Клопичев, Москва. Класс III («Волга»): 1. Ю. Ивин, Ленинград; 2. В. Мосолов, Горький; 3. Г. Тваури, Тбилиси.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ КРОСС

Командный зачет: 1. Москва; 2. РСФСР; 3. Узбекская ССР. **ДСО и ведомства:** 1. «Труд»-1; 2. «Спартак»-1; 3. «Жальгирис».

Личный зачет. Класс I (ГАЗ-69): 1. А. Соломасов (Москва); 2. В. Дунаев (Ульяновск); 3. Е. Кедровский (Новосибирск). Класс II (ГАЗ-51): 1. В. Ященко (Москва); 2. С. Ильиных (Новосибирск); 3. И. Вилькинис (Вильнюс). Класс III (ГАЗ-53А и ЗИЛ-164): 1. К. Житков (Москва); 2. У. Сулещев; 3. В. Хаванов (оба — Самарканд). Класс IV (ЗИЛ-130): 1. Г. Краюхин (Москва); 2. О. Груднов (Оренбург); 3. В. Михалкин (Москва).

КАРТИНГ

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Москва; Азербайджанская ССР.

Личный зачет: 100 и 125 см³ (без коробки передач): 1. А. Сафонов (Москва); 2. В. Лыткин; 3. В. Чуваев (оба — Курск). 125 см³: 1. А. Сафонов; 2. В. Рябчиков; 3. А. Таскин (все — Москва). 125 см³ (с двигателями отечественного производства): 1. В. Чуваев; 2. А. Иванов; 3. А. Заградин (оба — Ленинград). 175 см³: 1. В.

вот звание сильнейшего гаревика республики завоевал впервые. Если Гордееву и серебряному призеру Н. Дубровину (Саратов) по 22 года, то В. Никипелову (Балаково), ставшему обладателем бронзовой медали, всего 19 лет. Безусловно, это спортсмен с перспективным будущим. Особо нужно отметить успех новосибирского гонщика В. Пазникова. В нынешнем году он выиграл уже титул чемпиона страны и бронзовую медаль в первенстве мира по мотогонкам на льду. И вот теперь стал сильнейшим в спидвее на чемпионате Советского Союза. Две золотые, одна бронзовая медаль за сезон и звание мастера спорта международного класса — высокое достижение! Вторую ступеньку на пьедестале почета занял В. Заплешный (Владивосток), третью — А. Кузьмин (Даугавпилс).

Даже одно перечисление городов, спортивные цвета которых защищали призеры обоих чемпионатов, свидетельствует о широкой географии отечественного спидвея. В этой связи небезынтересными будут данные, показывающие результативность работы наших клубов по подготовке высококлассных гонщиков. Так, за последние три года наибольшее число призеров дал город Балаково — пять. На счету Владивостока таких спортсменов — три, у Даугавпилса, Тбилиси и Новосибирска — по два, Ленинграда, Уфы, Саратова и Кемерова — по одному.

Соревнования нынешнего года подтвердили большую популярность спидвея среди любителей спорта. Например, финальные соревнования чемпионата страны в Новосибирске за два дня посетило около 35 тысяч зрителей. Многие болельщики занимали места на трибунах трека за несколько часов до начала гонок. И еще одна немаловажная деталь: намного увеличилось число участников чемпионатов, и главным образом молодых спортсменов. Так, средний возраст гонщиков, стартовавших в финале первенства РСФСР, равнялся теперь всего 23,2 года.

Стадион «Автомобилист» в Донецке, где впервые проходили соревнования первенства страны, выглядит отлично. Обком ДОСААФ и автотранспортное управление Министерства строительства предприятий тяжелой индустрии УССР много сделали для успешного проведения гонок. В скором будущем наши мотоциклисты получат здесь полноценную спортивную базу. Сейчас на стадионе заканчивается строительство крытых боксов для машин, помещений для гонщиков и судей.

Таковы некоторые итоги соревнований по спидвею нынешнего года. Они повысили мастерство наших гонщиков, выявили много молодых талантливых спортсменов, которых уже в будущем сезоне, наверное, можно будет увидеть в составе сборной команды страны.

Е. ДИСКИН,
судья Всесоюзной категории

г. Новосибирск

Таким и быть кроссу

В некоторых кругах автомобилистов бытует еще мнение о моральном старении кросса на грузовых автомобилях. Говорят, что он не популярен среди болельщиков автоспорта, что им занимаются единицы, а сами гонки грузовиков — не зрелище. Хорошо, если бы те, кто так думает, побывали на кроссе в Выру. Уверен, они изменили бы свое мнение.

Когда меняешь место спортсмена на место зрителя, то невольно повышаешь требования к зрелищной стороне соревнований. Тебе хочется побывать на многих участках трассы, проследить гонку от первого до последнего круга. Сделать это можно, если организаторы кросса позаботятся о том, чтобы трасса была интересной не только для спортсменов, но и для болельщиков, чтобы одновременно в поле зрения находились самые «острые» места, а служба информации по окончании заезда достаточно быстро объявляла результаты.

Но основное достоинство трассы все-таки не в том, просматривается ли она на большое расстояние. Главное—пригодна ли для проверки водительского мастерства спортсменов, надежности автомобилей. В минувшие годы как раз здесь были серьезные просчеты. Трасса получалась либо слишком «скоростной», либо местами вовсе непроходимой.

На этот раз организаторам кросса удалось избежать крайностей. Широкая стартовая зона, проходимые заболоченные и песчаные участки, хорошие подъемы и спуски и, наконец, отличная финишная прямая предъявили участникам разнообразные требования по части мастерства. Не остались в обиде и зрители: они отлично видели все, что происходило на дистанции.

Автомобильный кросс — спорт с характерной отечественной окраской. Ни в какой другой стране мира гонки на грузовиках не получили такого распространения, как у нас. Вот далеко не полный перечень городов, представленных на чемпионате: Москва, Хабаровск, Баку, Ульяновск, Рига, Тбилиси, Новосибирск, Рязань, Минск, Алма-Ата, Ташкент, Вильнюс, Ленинград, Самарканд и еще, и еще... Нет теперь такого уголка у нас в стране, где не любили бы этот красивый и мужественный вид автомобильного спорта. О том, насколько серьезно относятся к кроссу в разных городах, говорит и список призеров чемпионата. Они из Москвы, Оренбурга, Новосибирска, Вильнюса, Самарканда и Ульяновска.

Отрадно, что эти соревнования, посвященные полувековому юбилею Советского Союза, прошли с большим успехом.

Н. РАЗИНЧЕВ,
кандидат в мастера спорта

Эстонская ССР,
г. Выру

На дистанции Кирилл Житков (автомобиль ГАЗ-53). Через считанные минуты он станет чемпионом СССР.

Фото В. Хватова



ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ

Орехов (Московская область); 2. У. Стейнертс (Рига); 3. Н. Попов (Киев).

МОТОКРОСС

Юноши. 125 см³: 1. В. Мешалкин (Москва); 2. А. Чащин (Калининградская область): 3. А. Скатович (Ленинград). 175 см³: 1. Ю. Худяков (Кемерово); 2. Ю. Семко (Львов); 3. А. Овчинников (Московская область). **Женщины.** 175 см³: 1. В. Коноба (Ростов-на-Дону); 2. Т. Алексеева (Москва); 3. З. Озолиня (Вентспилс, Латвийская ССР). **Мужчины.** 125 см³: 1. П. Рулев (Ленинград); 2. А. Воронин (Советская Армия); 3. Б. Иванов (Москва). 350 см³ с коляской: 1. В. Телегин — П. Сосновских; 2. С. Щербинин — С. Лыжин (оба экипажа — Ирбит); 3. Е. Нечипуренко—Б. Погановский (Киев). 750 см³ с коляской: 1. И. Гарнай — Н. Бондаренко (Советская Армия); 2. В. Пуге — В. Масальский (Рига); 3. Я. Веливарис — Ю. Кузнецов (Цесис, Латвийская ССР). 250 см³: 1. Г. Моисеев (Ленинград): 2. В. Кавинов; 3. Л. Шинкаренко (оба — Киев). 500 см³: 1. В. Краснощеков (Киев); 2. А. Бочков (Ленинград): 3. Н. Ефимов (Москва). **Командный зачет:** 1. Украинская ССР; 2. РСФСР: 3. Латвийская ССР: 4. Ленинград: 5. Грузинская ССР; 6. Узбекская ССР.

Первенство среди ДЮСТШ, секций ДСО и ведомств. Командный зачет: 1. Рига (ДЮСТШ); 2. Вильнюс (ДЮСТШ): 3. Рига (клуб «Биерини»). **Личный зачет.** 50 см³: С. Висоцкас (Вильнюс): 2. П. Вахер (Таллин); 3. Лиепиньш (Рига). 175 см³: 1. А. Розенбах: 2. У. Эриньш (оба — Рига): 3. В. Размиславичус (Вильнюс).

СПИДВЕЙ

Личное первенство: 1. В. Пазников (Новосибирск) — 23 очка; 2. В. Заплешный (Владивосток) — 22; 3. А. Кузьмин (Даугавпилс) — 21; 4. В. Гордеев (Балаково) — 19; 5. Г. Иванов (Ленинград) — 18; 6. В. Калмыков (Балаково) — 18 очков.

МОТОБОЛ

Класс «А»: 1. «Автомобилист» (Элиста) — 29 очков; 2. «Кавказ» (Невинномысск) — 25; 3. «Вымпел» (Полтава) — 25 (худшая разность забитых и пропущенных мячей); 4. «Адажи» (Рига) — 20; 5. «Молния» (Зеленокумск) — 14; 6. «Омич» (Омск) — 10; 7. «Бартува» (Скуодас, Литовская ССР) — 8; 8. «Домбай» (Черкесск) — 7; 9. «Спартак» (Феодосия) — 6 очков.

«АВТОМОБИЛЬНЫЕ» СЛОВА



Стремительно мчится автомобиль по ночной **автостраде**. Затяжной подъем, заставивший снизить скорость, сменился ровным спокойным участком дороги, но все так же блестит освещенное фарами шоссе, и мы можем продолжить наше путешествие. Среди «автомобильных» слов не все уходят корнями в седую древность. Слово «автострада», например, возникло сравнительно недавно. Страда — по-итальянски улица. Улица для автомобилей — это дорога высшего класса, без пересечений.

Наверно, вы даже не обратили внимания на одну деталь: несмотря на изменение скорости, фары светят с постоянной яркостью. Никого не удивляет, что вал двигателя, а следовательно, и вал генератора, вращается в зависимости от действий водителя с разной скоростью, но напряжение, подаваемое генератором в сеть, остается все время постоянным. Любой автомобилист знает, что это происходит благодаря специальному **реле**, называемому регулятором напряжения. А многие ли могут объяснить, откуда это слово произошло?



...Франция семнадцатого века. По пыльной дороге упряжка коней тянет тяжелый дилижанс. Кони измучены и еле передвигают ноги. Но вот вдали блеснул огонек, кучер облегченно вздыхает: скоро реле. На постоялом дворе усталых коней выпрягают, а для кареты дают новую упряжку. Вихрем уносит она путников дальше. Звучит рожок. Минута — и почтовая станция, где произошла перепряжка лошадей (по-французски — реле), скрылась за поворотом.

Позже словом «реле» в телеграфном деле стали называть электромагнитный усилитель сигналов. Название образное и удачно определяло существо дела. А в двадцатом веке тот же термин применили и к электромагнитному устройству в системе электрооборудования, которое помогает поддерживать постоянное напряжение независимо от того, какие обороты развивает генератор. А раз напряжение неизменно, то неизменна и яркость света фар.

Освещать дорогу, конечно, необходимо. Но главная задача генератора и аккумулятора — все же обеспечение работы двигателя. Все знают, что рабочую смесь в его цилиндрах поджигает свеча, на электроды которой подается напряжение в несколько сот вольт. Откуда же оно берется? Ведь напряжение аккумуляторной батареи всего 6—12 вольт. Это работает катушка зажигания, представляющая собой обычный **трансформатор**.



Слово «трансформатор» произошло от латинского «трансформаре» — преобразовывать. Этот прибор преобразовывает переменный ток, изменяя его напряжение. Ту же работу трансформатор, названный катушкой зажигания, делает и на автомобиле. Низкое напряжение аккумуляторной батареи он превращает в высокое, которое необходимо для образования искры на электродах свечи.

Для возбуждения тока высокого напряжения необходимо периодически размыкать цепь низкого напряжения. Для этого служит прерыватель — **трамблер**. На старинных автомобилях с их тихоходными двигателями стояли электромагнитные прерыватели. Молоточек такого прибора, сделанный из пружинной стали, притягивался сердечником электромагнита и размыкал контакты. Когда в обмотке прекращалась подача тока, молоточек отскакивал и замыкал контакты. При этом он беспрестанно вибрировал, мелко дрожал. По-английски «трембл» означает мелко дрожать, трепетать. Отсюда и пошло название «тремблер», а затем «трамблер», которое пустили в обращение российские шоферы, ездившие лет шестьдесят назад на английских и американских машинах. Этим словом потом стали называть и более совершенные механические прерыватели, которые применяются и поныне.



Всегда интересно вспомнить происхождение тех или иных терминов. Но углубляться в этимологию — науку, объясняющую происхождение слов, рекомендуется не тогда, когда вы за рулем, иначе это путешествие может закончиться в **кювете**. Недаром и название нашего журнала лишний раз указывает на то, что **руль** — важнейший элемент автомобиля.

Немногие сегодня знают, что слово «руль» взято из голландского языка и вытеснило в свое время старинные русские слова «прави́ло» и «корми́ло». Это было так давно, что уже М. Ю. Лермонтов писал: «Без руля и без ветрил». Петр I, большой любитель всего голландского, пересадил на русскую почву вместе с другими морскими терминами и чужеземный «рур». Позднее это слово стало звучать как «руль».

Что же касается еще одного употребленного здесь термина — «кювет», то по-французски это просто «лежанка», а заодно и «водосточная канава». Вместе с автомобилем он, увы, занимает все более прочное место в нашем речевом обиходе.



А вот у слова «**шофер**» иная судьба. Оно появилось в нашей стране вместе с автомобилем. Однако во Франции еще до изобретения «самодвижущегося экипажа» шофером назывался истопник, а позже паровозный кочегар.

Но шло время, и иноязычный «шофер» все больше уступал место «водителю». Сейчас это слово по существу уже вытеснило своего французского собрата.

Внимание! Вдали показались огни придорожной гостиницы. Колеса автомобиля замедляют бег. Наше сегодняшнее путешествие подходит к концу. На прощанье попробуем разобраться в родословной **колеса**.



Рисунки М. Каширина

Надень кольчугу, садись в коляску и поезжай по этой колее в Коломну, а не колеси около околицы, иначе тебя заберет околоточный с красным околышем на фуражке. Как вам нравится такая фраза? Оправдание этой околесицы только в том, что она содержит сразу девять слов, ведущих свою родословную, как и наше колесо, от древнего «коло».

В словаре Даля сказано: «Коло — окружность, круг, обод, обруч, колесо». Теперь понятно, что колесить — значит ездить по кругу, блуждать без толку. Около — в окружности. Коломна — город около Москвы. Околица — выезд из деревни, изгородь вокруг нее. Кольчуга — боевые доспехи, сделанные из колечек. У колеса нашего автомобиля еще множество других этимологических родственников: колобок, коловорот, окольный, околачиваться... Но раздается скрип тормозов. Мы у подъезда мотеля. Приехали!

Л. КАРНОЗОВ

Окончание. Начало — см. «За рулем», 1972, № 10.

«ЗА РУЛЕМ»—1972

Тематический указатель материалов, опубликованных в двенадцати номерах журнала

* Первая цифра обозначает номер журнала, через тире — страница, через запятую — следующие страницы этого же номера, через точку с запятой — другой номер журнала и т. д.

Страна автомобильная



3. Все начинается с дороги

Не знаем, по какому поводу были произнесены когда-то ставшие ныне поговоркой слова «Все начинается с дороги», но наверняка был в них подтекст, который не утратил своего смысла и в наши дни. И сегодня путешествующего по земле, а тем более на автомобиле, прежде всего волнует извечный вопрос: а легок ли путь, хороша ли дорога?

Правда, мы таких справок не наводили. Во-первых, потому, что путь наш пролегал по местам, которые давно перестали быть «медвежьими углами». Вы уже могли убедиться в этом, прочитав первые две части путевого дневника автопробега («За рулем», 1972, № 10 и 11). Во-вторых, потому, что и самые неблагоприятные сведения ничего не могли бы изменить в наших планах: на первом этапе автоэкспедиция 1972 года должна была в точности повторить тот же маршрут, по которому шестьдесят лет назад катили свои колеса «руссобалты», «лаурин-клементы», «уайты» и другие предки современного автомобиля.

Впрочем, одна справка нам была интересна и необходима для сравнений: каким было техническое обеспечение первого российского автопробега 1912 года? Из официального отчета предстала такая картина: колонну легковых автомобилей сопровождало пять грузовиков — один был приспособлен под авторемонтную мастерскую, другой вез сотню пудов (по тогдашней единице измерения) горючего, остальные — запасные части, шины, смазочные материалы. Узнали мы, что при таких солидных тылах не все машины смогли дойти до финиша, несмотря на отчаянные старания их экипажей. Да и не удивительно: в «ведомости о состоянии дороги» почти о 850 верстах пути писались такие слова: «плохая грунтовая песчаная дорога, с гатями, крутыми спусками и поворотами, глубокими колеями и выбоинами, труднопроходимая...» Практически от Двинска через Вильнюс, Барановичи, Минск, Оршу и Смоленск до самой Вязьмы было сплошное бездорожье. Вот какое наследство получила Страна Советов!

Что сказать о пути, который прошли наши автомобили? Из первой части дневника («За рулем», 1972, № 10) читатели уже знают, что средняя скорость на трассе составила почти 90 километров в час. Даже начинающий автолюбитель без труда поймет, что в таком режиме можно ездить только по хорошим, как выражаются специалисты, дорогам с усовершенствованным покрытием. Такими они все и были, хотя в официальных документах одни именовались общегосударственными, другие — республиканскими, третьи — областного и даже районного значения. Одним словом, мы воочию увидели плоды тех усилий, которые предприняты у нас для развития дорожной сети страны, на собственном опыте ощутили большую заботу о создании наилучших условий для работы автотранспорта.

Практически колеса наших машин за все время пробега не изведали других покрытий, кроме асфальта и бетона. Конечно, еще не во всех районах страны дела дорожные обстоят подобным образом. Но, как говорят, смотреть надо вперед. Программа дорожного строительства в девятой пятилетке столь внушительна, что завтрашний день наших автодорог не вызывает никаких сомнений. Нам повезло: мы прикоснулись к нему, мы увидели вчерне дороги нашего ближайшего будущего, и вот об этом-то и интересно, на наш взгляд, рассказать.

Речь пойдет о строящейся автостраде Вильнюс—Рига. Беседа, отрывки из которой мы хотим здесь привести, проходила не в тиши кабинета, а прямо на одном из участков строительства. На наши вопросы отвечал главный инженер дорожно-строительного треста Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог Литовской ССР Кестутис Акромас.

— На строительстве новой автомагистрали сейчас завершаются лишь земляные работы, но уже видно, что эта дорога превосходит по своим параметрам все, что вам знакомо. Скажем, у нее земляное полотно на 10 метров шире, чем у нашей лучшей пока дороги Вильнюс—Каунас, а проезжая часть для каждого направления движения — на 2 метра, да еще может быть увеличена за счет разделительной полосы между ними. Таким образом, хватит места не только на четыре полосы движения, но и на разгонные участки для машин, въезжающих на магистраль, которые позволят им без помех для других набрать достаточно высокую скорость.

Новую магистраль будет отличать и более надежная конструкция дорожной одежды. В общем, будет сделано все, чтобы средняя скорость движения на дороге могла достигать 120—130 километров в час.

— Очевидно, это будет обеспечено не только качеством проезжей части?

— Безусловно. Мало того, что на автостраде, как и положено, не будет пересечений транспортных потоков в одном уровне, она минует населенные пункты, что наряду с другими мерами позволит отвести в сторону занятый на местных перевозках и обычно тихоходный транспорт. Маршрутные же автобусы станут съезжать для остановок на специальные площадки вне проезжей части дороги. Не понадобятся на ней и знаки, предупреждающие водителей о возможном появлении животных: в таких местах дорога будет надежно изолирована, отделена от леса сетчатым барьером.

...Да, внушительным сооружением рисовалась будущая автострада. Но и само строительство представляло впечатляющую картину. Беседуя, мы стояли на краю очень глубокой выемки, на дне которой совсем скромными по размерам казались огромные бульдозеры, скреперы и другая строительная техника. Взгляните на снимок, и вы поймете, что совсем не литературный прием утверждение, будто строящаяся автотрасса была похожа на русло какой-то огромной реки, по которому — пройдет время — и потекут полноводные автомобильные реки, неся на своих плечах пассажиров, материалы и механизмы, промышленные товары и сельскохозяйственную продукцию... Это и впрямь было так. И, попрощавшись с главным инженером, мы не могли удержаться, чтобы не сделать небольшой крюк и не проехать по трассе будущей автострады (разумеется, с разрешения начальника строи-

Окончание. Начало — см. «За рулем», 1972, № 10

Дорожные интервью



И. А. Радзявичус, директор «Литгипродора» заслуженный инженер республики: Треть всех дорог в Литве построена по проектам нашего института.

И. А. Сабаляускас, директор строящегося автоцентра ВАЗ в Каунасе: Наш автоцентр сможет обслуживать 13 тысяч «Жигулей» в год.



тельства). Кстати, проект этой и многих других магистральных дорог республики разработан в стенах Литовского государственного института по проектированию автомобильных дорог, который отметил в этом году 20-летие своей творческой деятельности.

«...От Вильно до Ковно (от Вильнюса до Каунаса) дороги нет... Некоторые машины сбились с пути и, проплутав по лесу всю ночь, пришли только под утро...» Эти строчки из отчета об автопробеге 1912 года мы, конечно, вспоминали с улыбкой, когда мчались по первоклассной магистрали из столицы Литвы в Каунас. Почти 100 километров пути были преодолены менее чем за час. А какая отличная информация, какие четкие указатели по всей дороге! Да, самых добрых слов заслуживают труды дорожников Литвы. За Каунасом, у сооружаемого через реку Невежис нового моста, мы с ними повстречались вновь. Не случайно, разумеется, — это интервью было нами запланировано. Потому и поджидал нашу колонну здесь один из ветеранов-дорожников заслуженный строитель республики Стасис Ганусаускас. Ныне он главный инженер мостостроительного управления № 1 Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог Литовской ССР.

Когда мы рассказали о том, как бедствовали в этих местах участники автопробега 1912 года, он не удивился, потому что еще сам застал это дикое бездорожье. Его рассказ — еще одно яркое свидетельство тому, с чего мы начинали и к чему пришли.

— В 1938 году я был практикантом на строительстве дороги вот здесь, в этих самых местах. В 1939-м она была открыта для движения. Что за дорога? Так называемое белое шоссе, то есть неширокое, около 9 метров земляное полотно и 5-метровое щебеночное покрытие. Так что те ужасные дороги, о которых вы прочитали в отчете о дореволюционном автопробеге, в Литве практически просуществовали до установления Советской власти.

— А асфальтовых дорог совсем не было?

— Совсем. Был, правда, один двухкилометровый кусочек от Преная к Бирштонасу, но это не в счет.

Потом — война. После, в 1950 году мы начали реконструкцию дороги. Расширили до 12 метров земляное полотно, сделали асфальтовое покрытие в 7 метров шириной. В сравнении со старым шоссе новое казалось нам верхом совершенства. Думалось, что его хватит на сто лет!

И что же? Совсем немного времени прошло, а жизнь предъявила новые требования. Даже магистраль Вильнюс — Каунас в какой-то степени отстала от жизни. Та же дорога, которую мы сейчас строим дальше на Клайпеду, будет иметь раздельные проезжие части для каждого направления движения и шесть полос в общей сложности. По ее масштабам нынешнее шоссе воспринимается как тротуар или пешеходная дорожка. Вот как идет вперед жизнь!

— Ну а на сколько хватит новой дороги? До двухтысячного?

— Это смотря как будет развиваться автомобильный транспорт! — главный инженер улыбается. — Может, появятся такие машины, что и дорог не надо будет...

— На воздушной подушке, что ли?

— Может быть и так...

Мы выходим из прорабской, дощатого вагончика, ставшего на полчаса импровизированной студией звукозаписи. Прячем под плащи портативные магнитофоны: моросит мелкий дождь, а небо обещает и кое-что посерьезней. Но у опор строящегося моста не утихает шум механизмов, на стропах автокрана раскачивается очередная бетонная плита, которая на наших глазах осторожно ложится в уготовленное ей место... Немного обсохнуть рабочие идут в тот же вагончик. Да, не очень устроен кочующий быт дорожников, и эта мысль рождает наш последний вопрос:

— Трудна профессия дорожника?

— Со стороны, наверное, так... Все время под открытым небом, и в жару и в холод. Ловишь погоду, как на киносъемках. И со временем, когда надо, не считаешься: выходные порой так и остаются неиспользованными, а в отпуск летом вообще не пойдешь. Но зато какое испытываешь удовлетворение, когда даже спустя много лет видишь, как служит людям дело твоих рук. Я бы сказал так: каждая работа не трудна, когда есть к ней влечение, любовь, и любая в тягость, если она дает только средства к существованию.

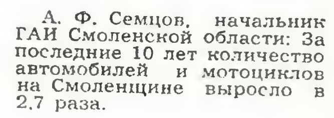
С этим прекрасным напутствием мы и



Колонна автопробега на «дне» будущей автострады Вильнюс — Рига.



А. Е. Андреев, министр автомобильного транспорта БССР: Из различных видов транспортных средств автомобиль в части управления, пожалуй, сложнее всех.



А. Ф. Семцов, начальник ГАИ Смоленской области: За последние 10 лет количество автомобилей и мотоциклов на Смоленщине выросло в 2,7 раза.







Так выглядит сегодня центральная площадь Вязьмы, на которой 60 лет назад с удивлением встречали автомобили первого российского автопробега.

трогаемся по нашему маршруту дальше.

...Вот и подходит к концу рассказ об автопробеге, организованном журналом «За рулем» и ведущими автозаводами страны. Какими страничками из его походного дневника завершить наши заметки? Все начинается с дороги. А заканчивается? Без всяких сомнений — безопасностью движения. На достижение этой цели направлены усилия и автомобилестроителей, и дорожников, и тех, кто готовит водительские кадры. Не говоря уж о деятельности такой специальной службы, как Госавтоинспекция.

Проблемы безопасности дорожного движения волнуют всех — и производственников, и людей науки, и водителей, и пешеходов. Потому что любые наши неурядицы по части дорожного сервиса не идут, конечно, ни в какое сравнение с теми бедами, что несут человеку дорожные происшествия. Об этом много и говорить не надо. Для повышения безопасности движения в нашей стране в последнее время делается немало.

Касаясь наших личных впечатлений, должны сказать, что в ходе пробега смогли непосредственно убедиться, насколько выше стал уровень работы по организации движения в целом, по предупреждению аварий и несчастных случаев на дорогах. Об этом свидетельствовали многие факты и просто отдельные штрихи. Ну, скажем, самый первый. На дорогах Московской области мы встретили такие указатели: «Внимание! Движение контролируется радарами и вертолетами!» Да, техника на службе ГАИ сейчас солидная, а ее оперативная связь помогала и нам на всей трассе пробега. Улучшилась информация — повсюду появились новые дорожные знаки. Правда, в городах она оставляет еще желать много лучшего. Здесь транзитному водителю заблудиться по-прежнему пара пустяков, и очень жаль, что в таком не столь уж сложном мероприятии, как установка указателей направлений движения, много говорится, но мало делается. А вот в градостроительстве произошли большие сдвиги. Новые районы Ленинграда, Вильнюса и многих других встретившихся на нашем пути городов — яркое свидетельство того, как современно и гармонично может решаться проблема «город и транспорт»: широкие полосы кустарников и деревьев, отделяющие магистрали от жилой застройки, многоярусные транспортные развязки с изолированными пешеходными переходами, подземные гаражи в складках рельефа, просторные стоянки у торговых предприятий. Такие примеры мы видели сами и, понятно, всему этому радовались. Огорчало другое.

В формуле безопасности движения слагаемые известны: водитель — автомобиль—дорога. Но слагаемые эти далеко не равнозначны. Очень многое зависит от человека за рулем, именно он и реализует те возможности, которые предоставляют ему автомобиль и дорога. О последних двух факторах речь уже шла выше, и для совершенствования этих составляющих сделано многое. Для повышения же квалификации водителей очень и очень мало. На дороге мы постоянно сталкивались с ситуациями, которые, на наш взгляд, создавала только плохая профессиональная подготовка водителя. Один, неправильно выбрав свое место на проезжей части, создавал опасные помехи остальным, другой — не мог определить путь для безопасного обгона и выживал встречный автомобиль с дороги (к счастью, только на обочину), третий — неосмотрительно начинал маневр, не оглянувшись по сторонам. В общем, знакомые все вещи. Надо что-то делать, чтобы исправлять это положение.

Естественно, что в нашей беседе в Минске с министром автомобильного транспорта БССР Анатолием Евгеньевичем Андреевым мы не могли не коснуться этой наболевшей темы.



Пост ГАИ под Минском.





На дорогах Литвы. Там, где прежде из непролазной грязи вытаскивали живые «лошадиные силы».

— На мой взгляд, уровень подготовки водителей отстает от размеров движения, его интенсивности и скоростей, — сказал министр. — Я сам имею права на управление несколькими видами транспорта и берусь утверждать, что автомобиль в этом отношении самый сложный из них. Здесь нет автоматов, которые способны высвобождать водителя от многих операций. Все рассчитывает, оценивает и решает только человек за рулем. И надо уже в автошколе обучить его так, чтобы эти процессы у него проходили автоматически. И тут мало что сделаешь без тренажеров, без специальных автодромов, где можно, я не побоюсь этого слова, натаскивать водителей на ситуации, в которые они чаще всего попадают на дороге.

Думаю, что обучение должно быть более направленным, что ли. Целесообразнее сразу готовить водителей для такси, междугородных перевозок, автобусов и т. д., а не пытаться выучить шофера, который одинаково успешно мог бы работать на машинах всех марок и назначений. На практике это специалист в общем средней руки, которого надо доучивать в каждом отдельном случае.

Следует усилить и профессиональный отбор. Поймите меня правильно: управлять автомобилем в принципе может каждый здоровый человек, но не каждый способен быть профессиональным водителем. Здесь совсем другие нагрузки, другой ритм, темп работы. И не каждый может за всем этим поспевать. Недавно в первом автобусном парке Минска мы проверили на стенде всех водителей на время реакции и увидели, что разница между ними очень большая. А какую величину взять нам за «проходной балл» для шоферов автобусов, наука пока сказать не может. Это только один фактор. А насколько он важен, можно судить хотя бы по такому примеру. В позапрошлом году в Варшаве, по имеющимся у нас сведениям, при медицинском освидетельствовании водителей автобусов 15 процентов было отбраковано по причине замедленной реакции. В результате за прошлый год в столице Польши не было ни одной аварии по вине водителей автобусов. Я знаю, раздадутся голоса: в стране, мол, и так не хватает шоферов. И все же мы не должны допускать к этой работе людей, не во всем отвечающих объективным требованиям. Компромисс здесь оборачивается слишком большими издержками, невосполнимыми потерями.

...И вот наши заключительные интервью. За последние годы получили признание многие новые формы работы по профилактике дорожных происшествий. В частности, очень популярными стали декадники и месячники по безопасности движения. К слову сказать, наша автоэкспедиция тронулась в путь сразу же после финиша Всесоюзного месячника. «Может быть, поэтому, — шутили участники пробега, — за все время пути мы не увидели ни одной аварии на дороге, да и у самих все обошлось без каких-либо ЧП?» Что ж, наверное, как и во всякой шутке, здесь тоже есть доля правды. Если же говорить серьезно, то нас по-деловому интересовал вопрос: какие результаты дают такие месячники, что значат они в деле снижения дорожных происшествий. Именно эту цель и преследовала наша встреча с активом автотранспортников и работниками ГАИ Смоленской области.

Прежде небольшая справка, которую дал нам начальник областной автоинспекции Анатолий Федорович Семцов.

— За последние 10 лет количество автомобилей и мотоциклов в Смоленской области выросло в 2,7 раза. К концу девятой пятилетки этот парк машин увеличится до шестизначной цифры, а дорожная сеть на 700 километров и выразится суммарной цифрой 11 000. По своему географическому положению Смоленская область, как говорят, ворота Москвы; к тому же здесь пересекаются две крупнейшие дороги общегосударственного значения — Москва—Минск и Рига—Орел, протянувшиеся на сотни километров с востока на запад и с севера на юг. Эти два фактора объясняют и высокую загруженность уличной и дорожной сети потоками транзитного транспорта. В этой связи вопросы организации движения, любые шаги по предупреждению аварий приобретают у нас, как и везде, особое значение и остроту. За последние 10 лет от дорожных происшествий в области пострадало более 5 тысяч человек, из которых 1225 погибло. И только в прошлом году удалось остановить рост дорожных происшествий.

Наконец, в ходе месячника по сравнению с аналогичным периодом прошлого года число происшествий за этот месяц сократилось более чем на 20 процентов, убитых — на 61 и раненых — почти на 14 процентов.

А теперь слово начальнику УВД Смоленской области комиссару милиции третьего ранга Александру Андреевичу Макаревскому.

— Мне думается, что месячники по безопасности движения — прекрасная форма воспитания у населения чувства гражданской ответственности, сопричастности к работе по предупреждению несчастных случаев на дорогах. Ведь они предметно показывают, какое большое внимание уделяется в стране вопросам безопасности движения, а в конечном счете — улучшению условий жизни граждан. Но для этого надо, конечно, чтобы в мероприятиях активное участие принимали не только наши штатные службы, но и самые широкие слои общественности. Например, в плане подготовки и проведения месячника в нашей области, которым руководили областная комиссия по безопасности движения и специальный штаб при Управлении внутренних дел, были буквально расписаны по пунктам задачи не только работников ГАИ, но и профсоюзных, комсомольских организаций многих предприятий. Достаточно сказать, что в наших мероприятиях на одного сотрудника милиции приходилось четыре добровольных помощника из числа членов народных дружин, преподаватели и курсантов автомотоклубов ДОСААФ, инженерно-технических работников автопредприятий.

Второе. Такие, в хорошем смысле слова, кампании сразу дают хорошие результаты. Вот если бы удерживать этот уровень и в остальное время, не только в дни смотров, но и в будни. Месячник закончился, но не заканчивается неустанная борьба за жизнь и здоровье наших граждан, и каждый, кто может хоть чем-нибудь помочь в этой работе, не имеет права уходить в запас.

Заключительными словами этого последнего дорожного интервью, которые прямо обращены и в адрес нас, журналистов, мы и хотим подвести итог в отчете о первом редакционном автопробеге. До следующих встреч, друзья, на дорогах страны, на страницах журнала!

Бригада «За рулем»

Если вернуться к тому, с чего начался наш рассказ об автоэкспедиции, к схеме маршрута (№ 10, 1972), то нетрудно заметить — многие объекты, отмеченные на карте, не попали в отчеты. Просто-напросто оказалось невозможным втиснуть в «журнальное ложе» все те многообразные явления автомобильной жизни, которые предстали перед участниками автоэкспедиции «За рулем»-72». И, чтобы не ограничиваться беглым перечислением, мы откладывали магнитофонные записи, заметки и фотографии про запас. В новом году они будут извлечены из нашего походного портфеля и появятся на страницах журнала.

А сейчас редакция пользуется возможностью, чтобы поблагодарить всех, кто содействовал организации автопробега, кто помогал нам в пути, кто писал о нашей экспедиции в прессе, сообщал по радио.

НАША БЛАГОДАРНОСТЬ руководству автозаводов — АЗЛК, Горьковского, Волжского, Ижевского, Запорожского, чехословацкого предприятия «Шкода».

НАША БЛАГОДАРНОСТЬ госавтоинспекции Ленинграда, Московской, Псковской, Львовской, Закарпатской и Смоленской областей.

НАША БЛАГОДАРНОСТЬ руководителям тех ведомств и предприятий, где побывали участники экспедиции.

НАША БЛАГОДАРНОСТЬ Белорусскому и Литовскому Центральным комитетам ДОСААФ.

НАША БЛАГОДАРНОСТЬ представителям заводов и нашим активистам, принявшим участие в пробеге: Сергею Волкову, Юрию Егорову, мастерам спорта Льву Шувалову и Владимиру Егорову, Валентину Козорезу, Владимиру Карпову, Александру Эртелю, журналистам Льву Борщевскому и Александру Шумскому.

СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В. ПЕТРОВ,
председатель Всесоюзного объединения «Автоэкспорт»

Давно кануло в прошлое время, когда потребность нашей страны в автомобилях удовлетворялась путем ввоза легковых машин, грузовиков, автобусов. Их покупали в Германии, Австро-Венгрии, Франции, США, расплачиваясь дорогой ценой за пренебрежение царского правительства к развитию отечественного автостроения.

С первых же дней своего существования молодое Советское государство уделило большое внимание транспорту, в частности автомобильному. Концентрация материальных средств, усилий и воли народов СССР, их взаимная помощь позволили создать современную автомобильную промышленность, которая сегодня не только обеспечивает нужды народного хозяйства самыми разнообразными машинами, но и поставляет автомобили за рубеж. Машины с маркой «Сделано в СССР» покупают сегодня 75 стран мира, и этот факт сам по себе говорит о международном авторитете нашего автомобилестроения. Экспорт легковых машин и грузовиков, автобусов и мотоциклов служит делу укрепления экономической мощи СССР, содействует социалистическому строительству в братских странах, помогает народам развивающихся государств в укреплении экономики.

Экспортом всех видов нашей автомобильной и мотоциклетной техники занимается Всесоюзное объединение «Автоэкспорт». Оно представляет нашу автомобильную промышленность за рубежом. Его заказы выполняют 129 крупных предприятий страны. «Автоэкспорт» продает в страны Европы, Африки, Азии, Ближнего Востока легковые машины, грузовики, автобусы, специализированные автомобили, прицепы, мотоциклы, мотороллеры, мопеды, велосипеды, гаражное оборудование и другие изделия — всего 450 наименований различных видов машин и оборудования. И среди них завоевавшие признание легковые автомобили «Москвич», «Лада» («Жигули»), ГАЗ-69, грузовики ЗИЛ, ГАЗ, БелАЗ, КрАЗ и другие.

Партнерами «Автоэкспорта» являются ныне более 200 иностранных фирм и организаций. С каждым годом объем торговли неуклонно растет. Только за 1971 год экспорт продукции предприятий автомобильной промышленности СССР увеличился на 29 процентов.

Среди наших зарубежных партнеров главное место занимают социалистические страны. И в этом находит выражение реализация комплексной программы дальнейшего углубления и совершенствования сотрудничества и развития социалистической экономической интеграции стран — членов СЭВ. На долю их приходится около 70 процентов от общего объема экспорта нашей автомобильной и мотоциклетной техники. Летом этого года в ЧССР был отправлен стотысячный легковой автомобиль советского производства.

В свою очередь страны социалистического лагеря поставляют в СССР свою продукцию: ВНР — автобусы «Икарус» и мотоциклы «Паннония», ЧССР — седельные тягачи «Шкода», мотоциклы «Ява», ПНР — легкие автофургоны «Ныса», ГДР — грузовики ИФА.

Экономические связи братских стран развиваются и на базе сотрудничества в области автомобилестроения. Известно, что в производстве автомобилей «Жигули» наряду с советскими предприятиями участвуют заводы Болгарии, Венгрии, Польши, Чехословакии, Югославии, которые поставляют аккумуляторы, радиоприемники, амортизаторы, стартеры, генераторы, панели приборов, фары. В общей сложности за девятую пятилетку на Волжский автозавод поступит от них полтора миллиона комплектов деталей. В обмен эти страны получат десятки тысяч «жигулей» и других машин.

Советский Союз поставляет агрегаты и узлы для болгарских автосборочных заводов, передние мосты и амортизаторы для предприятий, выпускающих венгерские автобусы. Между «Автоэкспортом» и внешнеторговыми организациями социалистических стран установилась атмосфера глубокого взаимного доверия и уважения.

Зарубежные покупатели высоко оценивают эксплуатационные качества автомобилей, сделанных в СССР. Они отмечают их долговечность, надежность, приспособленность к работе в различных климатических условиях, неприхотливость к обслуживанию. Эти особенности сделали наши машины популярными в странах Скандинавии — Финляндии, Норвегии, на Ближнем Востоке — в Иране, Сирии, Кувейте, в северной и центральной Африке. Успешно эксплуатируются наши автомобили в Австрии и Бельгии, Голландии и Англии. В этом году английская фирма «Сатра Моторс» закупила 8000 «москвичей». Это свидетельство большого успеха, принимая во внимание наличие в стране развитой автопромышленности, которая выпускает широкий ассортимент моделей.

«Автоэкспорт» — участник многих международных ярмарок и автомобильных салонов. В нынешнем году машины с маркой «Сделано в СССР» экспонировались более чем на тридцати выставках. Среди них всемирно известные автомобильные салоны в Лондоне, Париже, Женеве, ярмарки в Лейпциге, Пловдиве, Будапеште и других городах.

Участие наших автомобилей в крупнейших международных соревнованиях: ралли Лондон—Сидней и Лондон—Мехико, «Рейд Польский», «Тур Европы» и других принесло заслуженную популярность «москвичам» и «ладам», укрепило их авторитет на зарубежном рынке.

За последние годы «Автоэкспорт» поставил в различные страны свыше миллиона автомобилей и более 2,5 миллиона мотоциклов, мопедов и велосипедов. Продукция нашей индустрии получила широкое мировое признание, и в этом факте, как и в тысяче других, можно увидеть, каких вершин технического прогресса достигли сегодня народы СССР.

На 1-й и 4-й страницах обложки плакат Ю. Григорьева
На 2-й странице обложки фото Л. Раскина

Адрес редакции:
103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1.
Телефоны:
отдел науки и техники — 295-92-71;
отдел обучения и воспитания — 295-21-49;
отделы безопасности движения и обслуживания; спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21;
отдел писем и консультаций — 221-62-34;
отдел оформления 223-37-72.
Рукописи не возвращаются.
Сдано в произв. 2.10.1972 г.
Подписано в печ. 30.10.1972 г.
Тираж 1 991 000.
Бум. 60×90 1/8. 2,5 бум. л. = 5 печ. л.
Цена 50 коп.
Зак. 600. Г-15087
Издательство ДОСААФ
(Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26).
3-я типография Воениздата.



12
ДЕКАБРЬ
1972

НА ПЛАНЕТЕ

Экспозиция советских грузовых автомобилей на международной выставке в Брюсселе.

Самый широкий ассортимент советских легковых автомобилей был показан посетителям Белградского салона 1972 года.

Более чем в тридцати странах мира трудятся надежные и мощные самосвалы КрАЗ.

До финиша ралли-марафона Лондон—Мехико остались считанные километры. В этих соревнованиях вся наша команда, выступавшая на «москвичах», успешно финишировала.

Еще одно достижение советских раллистов. Наши «лады» ВАЗ-2101 в туре Европы 1971 года удостоены серебряного кубка.












Индекс 70321
Цена 50 коп.
1922–1972